XXXI. Jahrgang 1924
Heft 4
15. April

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

Allgemeiner Teil.

Inhaltsverzeichnis

der

Zeitschrift für Binnenschiffahrt

Herausgegeben vom Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e.V., Berlin N.W. 40

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln

Schriftleiter:
Syndikus Erich Schreiber, Berlin N.W. 40, Herwarthstr. 3a
und Dr. Hans Schleichert, Duisburg, Haus Rhein

Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, Haus Rhein.

XXXI. Jahrgang 1924 (Heft 1–12) / 56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentralvereins".

I. Systematisches Inhaltsverzeichnis.

Kurze Inhaltsangabe:

II. Autorenverzeichnis.

I. Systematisches Inhaltsverzeichnis.

3. Fluß- und Kanalschiffahrt im Ausland.

Ausland-Allgemeines.

Belgien.

England.

Frankreich.

Holland.

Italien.

Oesterreich.

Rußland.

Schweiz.

II. Autorenverzeichnis.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 4
15. April

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1,50 Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln
Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionierter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
5. Elbe Ostsee-Kanal-Verein E. V. zu Wismar.
6. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
7. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
8. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
9. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
10. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
11. Ostpreußischer Verein für Binnenschiffahrt, Königsberg i. Pr.
12. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
13. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
14. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
15. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
16. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
17. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
18. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
19. Verein für Binnenschiffahrt in Schlesw.-Holstein E.V., Kiel, Schloßgart.14,
20. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
21. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W., Rathaus.
22. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
23. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
24. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
25. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Allgemeiner Teil.

Der Einfluß der Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg auf die Schiffahrt.

Von Oberbaurat K. Spieß, Karlsruhe.

Im Jahre 1923 ist die Regulierung der Rheinstrecke Sondernheim-Straßburg beendet worden, deren Bau im Jahre 1907 begonnen worden ist. Es ist daher an der Zeit, einige Betrachtungen über den Einfluß, welchen die Regulierung auf die Schiffahrt gehabt hat, anzustellen. Die Ergebnisse in flußbautechnischer Hinsicht mögen einer späteren Behandlung vorbehalten bleiben. Einstweilen ist zu erwähnen, daß die angestrebte Breite und Tiefe des Fahrwassers zwar noch nicht ausnahmslos eingetreten ist, an zwei Stellen fehlen, an der Wassertiefe von 2,0 m beim neuen Gl. W. 1923 zurzeit noch bis zu 0,20 m, Nacharbeiten sind hier im Gange. Aber auch bei einer um 0,20 Meter geringeren Tiefe wäre bei Nieder- und Mittelwasser gegenüber der ungünstigsten Stelle vor Ausführung der Regulierung eine Verbesserung der Fahrwassertiefe um 1,40 m vorhanden! Schon im Jahre 1913, also dem letzten normalen Betriebsjahre vor dem Kriege, war die Wirkung der Regulierung auf den Schiffahrtsbetrieb nach Karlsruhe und Straßburg/Kehl deutlich erkennbar. Brauchbare Aufzeichnungen der Schleppfahrten nach Straßburg/Kehl stehen aus dem Jahre 1908 zur Verfügung, d. i. gerade noch zu einer Zeit, wo die Regulierung noch ohne Bedeutung für die Wasserstraße war, sodaß es möglich ist, Vergleiche mit dem Zustand vor der Regulierung zu bilden.

Hierzu mögen zunächst die Jahre 1908 und 1913 gewählt werden. Aus den Aufzeichnungen an der Schiffbrücke bei Plittersdorf/Selz sind die in einem Jahre zu Berg gefahrenen Dampfboote der Schleppzüge und die Güterboote bekannt, aus der Verkehrsstatistik der Häfen Straßburg/Kehl die daselbst auf dem Rhein zu Berg angekommenen Gütermengen. Der nach Basel gegangene Verkehr braucht nicht besonders in Rechnung gestellt zu werden, da er mit wenigen Ausnahmen vermutlich schon in den Anschreibungen der Häfen Straßburg/Kehl enthalten sein wird. Multipliziert man die Stärken der Dampfboote, ausgedrückt nach indiz. P.S., mit der Anzahl der Fahrten in einem Jahre und summiert man diese Werte, so erhält man ein ungefähres Bild der gesamten Schleppkraft, die zur Beförderung der gesamten Gütermenge in Dienst hat gestellt werden müssen. Ob die Boote in allen Fällen ganz ausgelastet waren oder nicht, ist für die vorliegende Betrachtung nicht von ausschlaggebender Bedeutung.

Auf dieser Grundlage ergibt sich folgende Rechnung:

a	b	c	d	e
Jahr	indiz. P.S.	Gütermenge	P.S. für 1 t.	t auf 1 P.S.
1908	701 325	960 310	0,73	1.37
1913	1 280 020	2 082 073	0,62	1,63

Um einen Maßstab für die Zuverlässigkeit dieser Ziffern zu haben, wurde für das Jahr 1913 eine zweite Rechnung mittels der Aufzeichnungen einer Reedereifirma über alle im Jahre 1913 von Karlsruhe nach Straßburg-Kehl ausgeführten Fahrten vorgenommen, die folgende Ziffern ergab:

a	b	c	d	e
1913	289 310	486 382	0,62	1,62

Die beiden Rechnungsarten stimmen also sehr gut überein. Hinzugefügt sei, daß in Fällen, in denen unterwegs ein Anhangkahn von Schleppzügen der Firma abgeworfen worden ist, und das Schleppboot von der Liegestelle des Kahnes den Weg zu Berg zweimal zurücklegen mußte, für die ganze Strecke Karlsruhe—Straßburg die P.S.-

Stärke des Bootes doppelt in die Rechnung eingestellt ist. Solche Doppelfahrten konnten, weil nicht bekannt, bei den Meldungen von der Schiffbrücke Plittersdorf nicht berücksichtigt werden, sie kommen aber nicht häufig vor und bleiben daher ohne wesentlichen Einfluß auf das Rechnungsergebnis des Gesamtverkehrs. Für die Fahrten der Firma sind Boote verschiedener Stärke verwendet, sodaß ihr Verkehr, der 23 % des Gesamtverkehrs nach Straßburg-Kehl ausmachte, einen brauchbaren Schluß auf den Gesamtverkehr zuläßt, dessen errechnete Schleppleistungen hiernach als richtig angenommen werden dürfen.

Somit ergeben sich als Zunahme der Schleppleistung der Dampfboote von den Anfängen der Rheinregulierung im Jahre 1908 bis zum Jahre 1913

1,63 — 1,37 = 0,26 t/P.S. oder um rd. **19. v. H.**

Da die Wasserstände im Jahre 1913 günstiger waren als 1908, wurden auch noch die Fahrten in den Jahren 1918 und 1920 nach den allgemeinen Verkehrsaufzeichnungen untersucht, wobei zu bemerken ist, daß namentlich die Wasserstände des Jahres 1918 denen von 1908 sehr ähnlich waren. Hierbei ergab sich:

a	b	c	d	e
1918	996 843	1 701 992	0,59	1,71
1920	838 925	1 413 482	0,58	1,72

Die Schleppleistungen der Dampfboote sind also noch günstiger als im Jahre 1913, und es erhöht sich die Leistung im Jahre 1918 gegenüber 1908 um 1,71 — 1,37 gleich 0,34 t/P.S. oder um rd. 25 %.

Die vorstehenden Werte der Schleppleistungen in P.S. für 1 t stellen nicht nur einen Durchschnitt dar für alle nach Straßburg-Kehl verkehrenden Arten von Dampfbooten, sondern auch für die stark schwankenden Schleppleistungen der einzelnen Boote je nach der Fahrgeschwindigkeit der Schleppzüge, die in stärkerem Maße von der Größe und Zahl der Anhänge und nur zum geringen Teile von den Wasserständen abhängen. Die durchschnittlichen Fahrzeiten der Schleppzüge der Firma betrugen im Jahre 1913 für die Fahrten von Karlsruhe nach Straßburg 15 Stunden oder 4,2 km absolute Geschwindigkeit in der Stunde entsprechend einer durchschnittlichen Schleppkraft von 0,62 P.S. für 1 t oder einer Leistung von 1,62 t für 1 P.S. Im einzelnen schwanken die Fahrzeiten der verschiedenen Schleppboote zwischen 19,5 und 11 Stunden, die Schleppkraft zwischen 0,45 und 0,90 P.S./t, wobei bekanntlich die aufzuwendende Schleppkraft bei kürzeren Fahrzeiten in verstärktem Maße zunimmt.

Wenn nun auch die Wasserstände von geringerem Einfluß auf die Schleppleistungen der Boote sind, so verdient doch die Tatsache besondere Beachtung, daß von Niederwasserständen ab mit wachsendem Wasserstand, mit welchem eine vermehrte Wassergeschwindigkeit verbunden ist, die Leistung der Boote für die Einheit der geschleppten Last zunächst nicht ab-, sondern zunimmt, und daß erst von starkem Mittelwasserstand an die Leistung zurückgeht. Die Grenze für die Höchstleistung liegt bei den untersuchten Fahrten von vier Radschleppdampfern mit 750 bis 1200 P.S. indiz., etwa bei + 3,30 m a. P. Straßburg oder + 5,00 m a. P. Maxau. Um für diese Untersuchung den Einfluß der verschiedenen Fahrzeiten auf die Einheitsleistung auszuschalten, wurden für die einzelnen Fahrten jeweils das Produkt aus Zeit und der P.S.-Stärke der Boote gebildet, zu der geschleppten Gütermenge ins Verhältnis gesetzt und die erhaltenen Werte für Wasserstandsunterschiede von je 20 cm zeichnerisch verglichen. Die Gründe für die Zunahme der Leistung für die Einheit der geschleppten Last sind einmal darin zu suchen, daß mit wachsendem Wasserstand die geschleppten Kähne tiefer abgeladen und damit besser ausgenutzt werden können, zum andern aber auch darin, daß die Bergschleppzüge noch bis zu hohen Mittelwasserständen die stärkste Strömung des Talwegs meiden und die ruhigere Strömung hinter einer Reihe von Buhnenfeldern und den daselbst liegenden Kiesbänken ausnutzen können. Uebersteigt die Wasserhöhe eine gewisse Grenze, wie z. B. in den untersuchten Fällen den Stand von etwa 3,30 m a. P. Straßburg oder + 5,00 m a. P. Maxau, so werden die Buhnen und Kiesbänke so stark überströmt, daß auch hinter denselben die größere Wassergeschwindigkeit für die Schleppzüge sich geltend macht. Die Schleppleistung läßt alsdann nach, bleibt aber immer noch günstiger, als wenn die Schleppzüge im Hauptstromstrich fahren würden. Vor der Ausführung der Regulierung hatte der Talweg namentlich bei mittleren Wasserständen und darunter ein treppenförmiges Gefälle in der Weise, daß zwischen zwei Talwegsschwellen (in den sogenannten Woogen) das schwächere Gefälle lag, ähnlich wie jetzt noch oberhalb Straßburg. Das Schleppboot fuhr in der Woog bis dicht hinter die Kiesbank, kreuzte die Schwelle und holte dann, wobei an schwierigen Uebergängen oft die Stränge gefiert wurden, die Anhangschiffe nacheinander über die Schwelle nach. Die Ausnutzung des Bootes war ungleichmäßig, was von mancher Seite als Vorteil angesehen wurde, in Wirklichkeit aber doch nicht eine im ganzen zweckmäßige Ausnutzung des Bootes zuließ und für den ganzen Schleppzug Zeitverluste verursachte. Talwegsschwellen sind zwar auch noch in der regulierten Rheinstrecke vorhanden, sie besitzen aber gegenüber der übrigen Höhenlage der Rheinsohle viel geringere Unterschiede als früher. Dadurch hat sich im Talweg ein annähernd gleichmäßiges Gefälle ausgebildet, welches gegenüber dem früheren Zustand auch eine gleichmäßigere und wirtschaftlichere Ausnutzung der Schleppboote zuläßt.

Bis jetzt war nur von den Schleppleistungen der Dampfboote die Rede. Es ist aber natürlich auch eine bessere Ausnutzung der Schleppkähne in bezug auf die Ladung möglich. Zieht man zum Vergleich die Verkehrsziffern der Häfen von Straßburg und Kehl heran, so ergeben sich für den Bergverkehr mit Schleppkähnen folgende Zahlen:

	Hafen	1908	1913	1918	1920	1922
a) Tragfähigkeit der Schleppkähne	Strßbg.	1563358	2782111	1467895	1729181	1504098
	Kehl	443329	129929	1369309	378943	671566
Summe		2006687	2912040	2837204	2108124	2175664
b) Wirkliche Ladung der Schleppkähne	Strßbg.	795187	1610454	825560	1138689	1074771
	Kehl	159599	413688	845309	281334	423288
Summe		954786	2024142	1670869	1426023	1498059
Grad des ausgenutzten Laderaumes	a : b	0,48	0,69	0,59	0,68	0,69

Der Grad des ausgenutzten Laderaums ist hiernach im Jahre 1918 um 23 %, in den Jahren 1913, 1920 und 1922 um 44, 42 und 44 % größer als 1908. Das Jahr 1921 kann wegen der außergewöhnlich niederen Wasserstände zum Vergleich nicht herangezogen werden. Bei diesen Vergleichszahlen ist zu beachten, daß im Jahre 1908 die Schiffahrt nach Straßburg/Kehl in der Niederwasserzeit unterbrochen war und die Zahlen daher hauptsächlich aus dem Sommerhalbjahre stammen, während sie für die übrigen genannten Jahre, in welchem die Schiffahrt dauernd betrieben werden konnte, sich auch auf die Wintermonate mit vorherrschend niederen Wasserständen erstrecken.

Aus der obigen Zahlentafel für den Bergverkehr der Schleppkähne ist auch die Zunahme des Verkehrs an und für sich zu erkennen, nämlich 2 024 142 t im Jahre 1913 gegenüber 954 786 t im Jahre 1908. Der gesamte Güter-

verkehr nach und von den Häfen von Straßburg/Kehl hat betragen

1908 1 020 707 t
1913 2 498 349 t,

ist also schon während der Bauzeit der Rheinregulierung rund auf das 25fache gestiegen.

Im ganzen ergibt sich durch die ausgeführte Regulierung der Rheinstrecke Sondernheim—Straßburg eine für den Schiffahrtsbetrieb bessere Schleppleistung der Dampfboote, ein besserer Ausnutzungsgrad der Schleppkähne, eine Schiffahrtsdauer über das ganze Jahr und endlich eine erhebliche Steigerung des Gesamtverkehrs.

Der Ausbau des Rheinhafens Kleinhüningen.

Vom Schiffahrtsamt der Stadt Basel gehen uns folgende Ausführungen, die am 14. Februar dieses Jahres dem Großen Rat des Kantons Basel Stadt vorgelegt wurden, zu:

Die Rheinhafenanlage Kleinhüningen unterhalb der Wiese ist im vorgesehenen, vom Großen Rat am 28. April 1917 beschlossenen ersten Ausbau vollendet. Sie besitzt ein Hafenbecken, welches aus einem 480 m langen und 50 bis 90 m breiten Parallelbecken (Umschlagsbecken), einem Wendebecken von 140 m Durchmesser für die Ausführung von Schiffsmanövern und einer 50 m weiten Hafeneinfahrt besteht. Zunächst ist nur das Ostufer im Parallelbecken mit einer 490 m langen, senkrechten Quaimauer zum Verladequai ausgebaut worden. Die übrigen Ufer sind provisorisch eingeböscht. Parallel zu der im Mittel 12 m hohen Quaimauer, deren Krone 2,6 m über dem höchsten bekannten Rheinwasserspiegel liegt, sind zwei Verlade- und ein Ausziehgleise gelegt worden, die durch Weichen untereinander verbunden sind. Hinter diesen Gleisen ist ein 27,8 m breiter Flächestreifen für Lagerplätze und zur Erstellung von Werfthallen und Speichern bestimmt. Die dahinter angelegte Hafenstraße ermöglicht die Abfuhr von Gütern aus diesen Lagerstätten mit dem Fuhrwerk und den Personenverkehr. Am Südende des Hafenbeckens sind die Gleise in ein Ausziehgleise zusammengezogen, das die Wiese auf einer Brücke kreuzt und in das Verbindungsgleise des Hafens mit dem badischen Verschubbahnhof einmündet. Der Ostquai enthält auf seiner ganzen Länge eine Fahrbahn für die aufzustellenden Kräne. Der Westquai und der Nordquai sowie das obere Ende des Hafenbeckens sind noch nicht ausgebaut.

Der Hafen ist durch ein zirka 1 km langes Gleise mit dem Verschubbahnhof des badischen Bahnhofs verbunden.

Im Gegensatz zu den Verhältnissen im Rheinhafen St. Johann, wo die Hafenverwaltung den Umschlag und die Lagerung mit Ausnahme der Güter der im Hafengebiet niedergelassenen Kohlen- und Brikettwerke A.-G. besorgt, soll das Terrain in Kleinhüningen ausschließlich Schiffahrtsinteressenten reserviert werden, die eigene Anlagen zum Umschlag und zur Lagerung der Güter errichten und betreiben.

Nach Maßgabe dieses Grundsatzes ist der Ostquai an die drei Reedereien, welche zurzeit hauptsächlich für die Schiffahrt nach Basel in Betracht fallen, im Baurecht abgegeben worden, und zwar an die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, die Transport- und Schiffahrts A.-G. „Neptun“ und die A.-G. für Schiffahrt und Spedition „Rhenus“. Die Verhandlungen mit dem letztern Unternehmen führten erst Ende Oktober 1923 zum Abschluß des Baurechtsvertrages. Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft hat bereits im Frühjahr 1922 einen Kranen erstellt. Heute hat sie zwei Kräne und einen Brikettschuppen in Betrieb; eine Lagerhalle ist im Bau. Am 21. November 1923 hat der Große Rat an die drei genannten Reedereien für den Bau von Lagerhäusern und Speichern eine Subvention von Fr. 350 000. — bewilligt.

Die bisherigen Baukosten für die Hafenanlage unterhalb der Wiese belaufen sich mit Einschluß des Landerwerbs auf rund Fr. 8 250 000.—. Der ursprünglich im Frühjahr 1917 für den Hafenbau bewilligte Kredit betrug Fr. 3 500 000.—. Bei der Vergebung der größern Tiefbauarbeiten im Frühjahr 1919 mußte aber der Kredit allein für diese Arbeiten um Fr. 2 400 000.— erhöht werden. Der Regierungsrat hat in seinem Bericht Nr. 2197 vom 14. Februar 1919 über den Beginn der Bauarbeiten im Rheinhafen Kleinhüningen dem Großen Rat von der notwendigen bedeutenden Erhöhung der Baukosten Kenntnis gegeben. Die Ueberschreitung ist auf den Umstand zurückzuführen, daß der Kostenvoranschlag im Jahre 1916 aufgestellt worden ist, während die Ausführung der Arbeiten in die Jahre der höchsten Materialpreise und Löhne 1919 bis 1922 fiel. Ferner war die Ueberschreitung eine Folge von Mehrarbeiten und unerwarteten Erschwerungen bei der Bauausführung. So mußte das Anschlußgleise an den badischen Verschubbahnhof auf einen Damm gelegt und die Gleisanlage im Bahnhof abgeändert werden. Sodann ist die Quaimauer um 50 m verlängert und durchwegs auf dem Molassemergel fundiert worden; die Baggerungen im Rhein vor der Hafenmündung mußten weiter, als ursprünglich vorgesehen, ausgedehnt werden. Die Fundationsarbeiten und namentlich die Baggerarbeiten sind durch Nagelfluhbänke und zahlreiche große Steine erheblich erschwert und verteuert worden.

Ueber die Bundessubvention haben wir wiederholt berichtet. Nachdem die Einigung mit der deutschen Reichsbahn über den Bahnanschluß des Hafens an den badischen Bahnhof und die Benützung der Anlagen dieses Bahnhofes zur Durchleitung des Hafenverkehrs erfolgt ist, und nachdem nun auch eine vollständige und definitive Abrechnung über die Baukosten aufgestellt werden konnte, wird der Regierungsrat in der Lage sein, neue Verhandlungen über die Gewährung der Bundessubvention an die Kosten des ersten Ausbaues des Hafens aufzunehmen.

Ueber die Vereinbarung mit der deutschen Reichsbahn hat der Regierungsrat mit Ratschlag Nr. 2505 vom 20. März 1923 dem Großen Rat berichtet, und dieser hat ihr seine Genehmigung erteilt.

Nach Abschluß dieser Vereinbarung konnten die Verhandlungen mit den schweizerischen Bundesbahnen über den Betrieb des Hafens weitergeführt werden, und es ist nun ein Vertrag zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und dem Kanton über den Betrieb der gesamten Hafenanlagen zustande gekommen, in dem u. a. auch die Tariffragen gelöst worden sind. Der Vertrag dauert nur bis Ende 1925, da er als ein Provisorium aufzufassen ist, das die Grundlagen und die Erfahrungen zu einer definitiven Lösung der Betriebsfrage geben soll. Zu erwähnen ist, daß die rechtsrheinische Hafenstation die Benennung „Basel-Kleinhüningen“ erhält. Sie wird ausschließlich dem Hafenverkehr dienen.

Beim jetzigen Ausbau des Hafens ist die Verwertungsmöglichkeit des Hafengeländes sehr beschränkt. Einzig der Ostquai gestattet die Erstellung von Umschlagseinrichtungen. Infolge der Bedingungen, welche durch das Abkommen mit den schweizerischen Bundesbahnen über den Betrieb der Hafenanlagen für die Hafenunternehmungen speziell in tarifarischer Hinsicht geschaffen

worden sind, ist es aber nun möglich geworden, auch den Westquai des Hafens zu vergeben, und auch für den Nordquai sind ernsthafte Interessenten gewonnen, sodaß das gesamte Hafengelände verwertet werden kann, sobald es für den Umschlags- und Lagerverkehr eingerichtet sein wird.

Im Ratschlag Nr. 2081 vom 31. März 1917 über die Erstellung eines Rheinhafens bei Kleinhüningen sind als weitere Bauten nach dem ersten Ausbau behufs Erweiterung der Umschlagsanlagen im Hafenbassin folgende Arbeiten ausgeführt worden:

1. Ergänzung der Kran-, Gleise- und Straßenanlagen auf dem rechten Bassinufer, Straßenbrücke und zweite Eisenbahnbrücke über die Wiese, Lokomotivschuppen, Verwaltungsgebäude usw.	Fr. 7000000.—
2. Ausbau des linken Bassinufers; Kaimauer, Kran-, Gleise- und Straßenanlagen, Kanalisation, Wasserversorgung, Beleuchtung, dritte Eisenbahnbrücke über die Wiese, Herrichtung der Lagerplätze (4,0 ha)	„ 1410000.—
3. Ergänzung der Aufstell- und Rangiergleisegruppe oberhalb der Wiese, Hafenstraße einschließlich Landerwerb (20000 qm)	„ 750000.—
4. Erweiterung des Bassins für den Anschluß des zweiten Hafenbeckens, einschließlich Verlängerung des rechtsufrigen Verladekais um 240 m	„ 840000.—
Zusammen	Fr. 3700000.—

Diese weiteren Bauaufgaben sind nun im Laufe der Jahre neu geprüft worden, und die Lösung erfuhr wesentliche Aenderungen, die auf den gemachten Erfahrungen und den Wünschen der Ansiedler beruhen. In manchen Punkten, namentlich auch in der Betriebsfrage, ist seither eine Abklärung erfolgt. Die jetzigen Pläne, deren Durchführung wir heute vorschlagen, erstrecken sich auf folgende Arbeiten:

1. Ausbau des Westquais mit Erstellung einer Eisenbahnbrücke über die Wiese und der Gleiseverbindung.
2. Ausbau des Südufers des Hafenbeckens.
3. Ausbau des Nordufers.
4. Verlängerung des Hafenbahngleises und Erstellung eines Rampengleises.
5. Einrichtungen für die Versorgung mit elektrischem Strom.
6. Vertiefung der Hafeneinfahrt und des Hafenbeckens.
7. Ausbau des Klybeckquais mit Erstellung der Gleiseverbindung.

Westquai.

Der Westquai enthält rund 26 000 m² nutzbares Gelände, das bereits an drei Unternehmungen, die M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft, die Continentale Kohlengesellschaft A. G. und die Kohlenumschlags A. G., im Baurecht vergeben worden ist. Die Unternehmungen beabsichtigen, Kohlenlagerplätze, die durch Hochbahnen mit Kränen bedient werden sollen, anzulegen. Ferner werden Brech- und Sortieranlagen für Kohlen und Koks errichtet werden. Der Baurechtsvertrag ist mit der Continentalen Kohlengesellschaft A. G. auf fünfundzwanzig Jahre und mit den beiden anderen Unternehmungen auf fünfzig Jahre abgeschlossen. Die Mietzinse betragen Fr. 2.50 per Quadratmeter und Jahr und steigen nach der Mietdauer abgestuft auf Fr. 3.—, 3.50 und 4.—. Im Minimum wird also das Gelände einen Zinsertrag von rund Fr. 65 000.— pro Jahr abwerfen. Die Unternehmungen sind nach den Baurechtsverträgen verpflichtet, jährlich an ihren Anlagen gewisse Abschreibungen vorzunehmen, und der Kanton hat das Recht, nach Vertragsablauf die Anlagen zum abgeschriebenen Wert zu übernehmen in gleicher Weise. wie bei den drei Reedereien und bei der im Klybeckareal angesiedelten Lumina S. A. Der Baurechtszins ist von dem Zeitpunkt an zu zahlen, wo der Gleiseanschluß des Terrains betriebsfertig erstellt sein wird.

Der heutige Zustand des Westquais ist folgender: Das Ufer gegen das Hafenbecken besteht aus einer flachen, rohen Kiesböschung. Im Wendebecken ist die Böschung durch eine Berme unterteilt und unterhalb dieser durch eine Grobkieslage gegen Wellenschlag geschützt. Das Nordende des Westquais läuft in den heute schon fertig ausgebauten Dammkopf aus. Die Seite gegen den Rhein wird durch die natürliche Rheinböschung gebildet. Längs dieser ist im Winter 1921/22 die Westquaistraße erstellt worden. Das ganze Areal ist im Mittel 80 m breit. Der Westquai ist beim Bau des Hafenbeckens 2 bis 3 m hoch mit Baggermaterial aufgefüllt worden. Es ist vollständig hochwasserfrei.

Im Ratschlag Nr. 2081 vom 31. März 1917 ist kurz erwähnt worden, daß die technische Möglichkeit bestehe, später ohne Störung des Hafenbetriebes in die provisorische linksufrige Beckenböschung eine Quaimauer einzubauen. Nach den seitherigen Studien und in Anbetracht der Verwendungsmöglichkeit des Areals sollte aber von einer zweiten Quaimauer abgesehen werden. Während der Ostquai einen verhältnismäßig schmalen Uferstreifen zur Verwertung besitzt und die Kräne entsprechend der kleinen Spannweite der Portalkonstruktion keine große Auskragung haben dürfen, liegen die Verhältnisse beim Westquai anders. Sein viel breiteres Hinterland eignet ihn zur offenen Lagerung von Rohmaterialien. Die Bedienung der breiten offenen Lagerplätze erfolgt am zweckmäßigsten durch große fahrbare Verladebrücken von 60 bis 80 m Spannweite, und die Kräne können mit großer Ausladung versehen werden, so daß sie auch bei abgeböschtem Ufer bequem zwei nebeneinanderliegende 1000-Tonnenkähne bedienen können.

Von großer Bedeutung ist aber der Kostenpunkt. Eine schräge Böschung, wie sie nun vorgesehen wird, ist mehr als dreieinhalbmal billiger als eine senkrechte Quaimauer. Der Vorteil, den diese gegenüber der ersteren insofern hat, als sie den Transportweg zwischen Schiff und Bahnwagen und zwischen Schiff und Lagerplatz um die Böschungsbreite verkürzt, kann deshalb nicht ausschlaggebend sein. Quaimauern und Böschungen im gleichen Hafenbecken finden sich übrigens in vielen Binnenhäfen, so in Karlsruhe, Kehl, Mannheim usw.

Mit Rücksicht auf den Stau des Kembserwerks wird die Berme so hoch gelegt, daß sie ungefähr 1,5 m über dem in den Konzessionsplänen enthaltenen gestauten höchsten schiffbaren Wasserstand zu liegen kommt. Auf die 2,6 m breite Berme kommt die Laufschiene für die Hochbahn zu liegen. Oberhalb der Berme wird die 1½füßige Böschung mit Humus abgedeckt, unterhalb der Berme, wo die Neigung 1 : 1,2 beträgt, mit 30—40 cm starken Betonsteinen, die auf einer in der Höhe des Niederwasserspiegels liegenden Betonschwelle abgestützt werden. Unterhalb der Schwelle soll in einem ausgebaggerten Graben ein Steinwurf aus Kieselbollen angebracht werden. Die Pflasterung der Böschung mit Betonsteinen ist kostspieliger als die Abdeckung mit einer Betonschicht. Die Sichtfläche der Betonsteine läßt sich aber viel sorgfältiger herstellen als die Oberfläche einer stark geneigten, unmittelbar auf die Kiesböschung aufgebrachten Betonschicht. Spätere Ausbesserungen werden deshalb bei der Steinpflasterung seltener notwendig, als bei der Betondeckung. Die Verwendung von Natursteinen (Granit) kann wegen der viel höhern Kosten nicht in Frage kommen.

In Abständen von 45 m werden 1,2 m breite Treppen aus Granit eingebaut. Da die Kähne bei ungestautem Rheinspiegel nur von den Treppen aus zugänglich sind, so mußte der Abstand der Treppen klein gewählt werden.

Als Anbindevorrichtungen sind auf der Berme niedrige gußeiserne Poller und an der obern Böschungskante Ringe vorgesehen.

Nach der Erstellung des Westquais beträgt die kleinste Sohlenbreite des Hafenbeckens am obern Ende zirka 57 m. Wenn gleichzeitig am Ost- und am Westquai je zwei große Kähne anliegen, so verbleibt am obern Hafenende zwischen den Kähnen bei ungestautem Mittelwasser eine Fahrwasserbreite von 19 m, die für den Kahnverkehr ausreichen dürfte. Nach dem Aufstau des Rheines vergrößert sich diese Fahrwasserbreite auf 23 m.

Die Gleisanlage des neuen Verladequais besteht im obern Teil des Parallelbeckens aus drei und im untern Teil, wo kein Durchgangsverkehr stattfinden wird, aus zwei Gleisen. Die letzteren sind in ein 40 m langes Stumpengleise zusammengezogen.

Das Gleise gegen das Becken ist von der Böschungskante abgerückt worden, damit längs dieser noch ausreichend Platz bleibt für den Einbau einer Kranschiene und eines Stromzuführungskanals.

Das mittlere der drei Quaigleise ist als Durchfahrtsgleise gedacht und führt über die zu erstellende unterste Wiesenbrücke zum Hafenbahngleise. Die auf dem linken Wieseufer nahe bei der Brücke vorgesehene Weiche soll den Anschluß des innern Terrains des Klybeckareals an den Westquai ermöglichen.

Die untere Eisenbahnbrücke über die Wiese, die für den Anschluß der Westquaigleise an das Hafengleise notwendig wird, liegt schief zur Flußachse, sodaß der eiserne Ueberbau mit 35,2 m eine größere Stützweite aufweist, als die 1918/19 erbaute mittlere Wiesenbrücke mit 32 m Stützweite. Im übrigen wird beabsichtigt, den gleichen einspurigen Brückentypus zu erstellen. Die Unterkante der Eisenkonstruktion liegt 0,65 m über dem angenommenen höchsten Wiesespiegel.

Da die neue Brücke nur zirka 50 m von der 2,5 m über dem Niederwasserspiegel des Rheines gelegenen Sohlenschwelle bei der Wiesemündung entfernt liegt, so müssen die beiden Brückenwiderlager tief fundiert werden, damit sie bei einem allfälligen Bruch der Schwelle nicht gefährdet werden. Es ist pneumatische Fundation vorgesehen. Die Brücke erhält auf der Rheinseite einen Steg für den Personenverkehr und auf der Hafenseite soll, wie bei der unmittelbar oberhalb liegenden Brücke, ein 2,5 m hoher Torabschluß erstellt werden.

Mit dem Ausbau des Westquais sollte nun auch das obere Ende des Hafenbeckens definitiv ausgebaut werden. Es ist kürzer als eine Kahnlänge und deshalb zu Umschlagszwecken nicht verwendbar. Beim ersten Ausbau des Hafens ist es provisorisch abgeböscht und unterhalb der Berme durch eine Grobkiesdeckung geschützt worden. Der Platz zwischen der Uferkante und der Westquaistraße ist für die Erstellung eines Verwaltungs- oder zentralen Bureaugebäudes reserviert worden. Vorläufig sind die beiden Liegenschaften Bonergasse 27 und 29 für Verwaltungszwecke eingerichtet worden. Da die Beseitigung der zwei noch gut erhaltenen Liegenschaften erst mit der Erstellung eines doppelspurigen Hafenbahngleises notwendig wird, also voraussichtlich erst nach einer Reihe von Jahren, so wird mit dem Bau des projektierten Verwaltungsgebäudes zugewartet werden können. Es könnte deshalb die definitive Gestaltung der Uferböschung des Südquais auf spätere Jahre verschoben werden, wenn nicht durch ihn eine sehr erwünschte Verlängerung des West- und des Ostquais um zirka 4 m erreicht würde.

Die Böschung soll unterhalb der Berme in ähnlicher Weise wie beim Westquai durch Betonquader abgedeckt werden. Von der Oberkante der Quaderdecke weg, die auf der Höhe des gewöhnlichen Sommerhochwassers liegt, erhält die Böschung eine Rasendecke. Oberhalb der Berme ist eine 2,8 m hohe Stützmauer vorgesehen, um eine Verkleinerung des Platzes für das Verwaltungsgebäude zu vermeiden. In der Mitte des Südufers vermittelt eine einfache Treppenanlage den Personenverkehr zwischen Wasser und Land. Die Erstellung der Stützmauer kann eventuell bis zum Bau des Bureaugebäudes verschoben werden.

Um während des Schiffsverkehrs im Hafen aus hygienischen Gründen eine bessere Wasserzirkulation im Hafenbecken zu erreichen, ist auch daran gedacht worden, unter dem Terrain durch einen Kanal von der Wiese zum Hafenbecken zu erstellen, dem das Wiesewasser zugeliefert würde. Die Erstellungskosten sind aber ziemlich hoch, und außerdem muß in Betracht gezogen werden, daß gerade in der Schiffahrtszeit, d. h. während des Sommers, die Wiese nur nach starken Niederschlägen in ihrem Einzugsgebiet kurze Zeit Wasser führt. Es scheint daher zweckmäßig, einstweilen noch abzuwarten, ob die Notwendigkeit zu dieser Anlage sich zeigen wird.

Der Ausbau der Rheinseite des westlichen Hafenareals zum Umschlagsquai kann beim heutigen Zustand des Rheines wegen der mächtigen Kiesbank, die sich von der Mündung der Wiese bis in die Nähe der Hafenmündung erstreckt, kaum in Frage kommen. Der Fuß dieser Kiesbank reicht fast bis in die Rheinmitte, und gegen das Land hin liegt ihr Rücken so hoch, daß er erst bei größern Hochwassern überflutet wird. Die Beseitigung dieser gewaltigen Kiesmasse wäre mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden und die Aufrechterhaltung der notwendigen Fahrwassertiefe längs des Ufers schwierig, da die ausgebaggerte Sohle ständig wieder durch das Geschiebe der Wiese erhöht würde. Günstiger werden sich die Verhältnisse nach dem Aufstau des Rheines durch das Kembserwerk gestalten, und es wäre dann nur noch der oberste Rücken der Kiesbank wegzubaggern, um einen den Anforderungen gerecht werdenden Verladequai anzulegen.

Die Baukosten des Westquais samt Gleiseanlage, Eisenbahnbrücke über die Wiese und oberm Hafenabschluß setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Fr.
I. Westkai, 600 m lang:		
A. Herrichten der Uferböschung	438210.—	
B. Unterbau für die untere Kranschiene	33205.—	
C. Gleiseanlagen längs des Kais	141900.—	
D. Bauleitung und Unvorhergesehenes	76685.—	690000.—
II. Untere Eisenbahnbrücke über die Wiese:		
A. Widerlager	52080.—	
B. Eiserner Ueberbau	38735.—	
C. Bauleitung und Unvorhergesehenes	17185.—	153000.—
III. Gleiseanlagen oberhalb der Wiese		26000.—
IV. Oberer Hafenabschluß (Südkai):		
A. Herrichten der Uferböschung	35317.—	
B. Stützmauer mit Treppenanlage	25090.—	
C. Bauleitung und Unvorhergesehenes	7593.—	68000.—
Zusammen Fr.		937000.—

Die Gesamtkosten für das Herrichten der Uferböschung einschließlich der Erstellung der Fundamentmauer für die untere Kranbahn stellen sich beim Westquai für den laufenden Meter auf zirka Fr. 900.—. Beim Ostquai, der in der Hauptsache in den Jahren 1920 und 1921 erstellt worden ist, betrugen die entsprechenden Kosten für den laufenden Meter Quaimauer Fr. 4580.—. Bei den heutigen Materialpreisen und Lohnansätzen würden sie sich auf zirka Fr. 3200.— vermindern. Die Kosten einer senkrechten Quaimauer sind daher, wie schon erwähnt, dreieinhalbmal größer, als die einer schrägen Böschung.

Die Mehrkosten der mit Rücksicht auf den Aufstau des Rheinspiegels durch das Kembserwerk erfolgten Höherlegung der Berme betragen rund Fr. 6000.—.

Der Ausbau des Westquais ist dringend. Eine der Niederlassungen hat bereits die Lieferung ihrer Anlagen vor einigen Monaten in Auftrag gegeben und sollte in kurzer Zeit die einzelnen Bestandteile zuführen können. Zu diesem Zwecke wäre die Gleiseverbindung sehr erwünscht. Ferner sind, wie bereits erwähnt, die Zinsen von dem Moment an zu entrichten, wo der betriebsfertige Gleiseanschluß erstellt sein wird. Sie gestatten jetzt schon neben der Verzinsung der Baukosten eine bescheidene Amortisation.

(Fortsetzung folgt.)

Geschäftliche Mitteilungen

Abgeschlossen am 13. April 1924.

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Sonderheft anläßlich der Hauptversammlung. Der Zentralverein beabsichtigt anläßlich der Hauptversammlung das im Mai erscheinende Heft unserer Zeitschrift inhaltlich besonders reich auszustatten. Wir bitten unsere geehrten Mitglieder, durch Beiträge dieses Vorhaben gütigst unterstützen zu wollen.

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt.

Einspruch des Reichsausschusses gegen die Nichtbeachtung der Beschlüsse des ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats vom 20. Februar 1924. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat nachstehende Eingabe am 11. März 1924 an den Herrn Reichsverkehrsminister gerichtet:

„Entgegen den Beschlüssen des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats vom 20. 2. 24, wonach für den Gütertarif vorgeschlagen wurde

1. die Ermäßigung aller Tarifklassen A—F um im ganzen — nach Klassen gestaffelt — 20—10 % einschließlich der Erhöhung vom 20. 1. 24,
2. die Ermäßigung des Kohlentarifs um 25 % und die tarifarischen Erleichterungen für Kohlentransporte nach Vorlage der Reichsbahn 2, 3, 4, 5,
3. die sofortige Einführung und weitere Ausbildung von Ausnahmetarifen und Notstandstarifen, insbesondere eine weitere Ermäßigung der Tarife für Düngemittel, des früheren Ausnahmetarifes für das Siegerland, des Wasserumschlagstarifes für Kohlen, sowie der Seehafen-Ausnahmetarife — insbesondere auch des Küstentarifes für Kohle — und der Ausdehnung auf die Binnenwasserumschlagsplätze,
4. die weitere Prüfung der Gütereinteilung auf die Tarifklassen auch unter dem Gesichtspunkt der Ueberführung bestimmter Güter in höhere Klassen,

erfolgte am 1. März d. J. eine allgemeine Ermäßigung aller Klassen und der meisten Ausnahmetarife um 10 %. Hierdurch sind nicht nur die Vorschläge des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrates völlig in den Wind geschlagen, obgleich sie auf die besonderen augenblicklichen Verhältnisse der Reichsbahn in eingehendster Weise Rücksicht nahmen, sondern auch die Interessen der Binnenschiffahrt sind wieder gänzlich unberücksichtigt gelassen. Die erfolgte Frachtermäßigung um 10 % widerspricht nicht nur dem Antrage des Ständigen Ausschusses, sondern auch der Vorlage der Reichsbahnverwaltung an den Ständigen Ausschuß vom 5. Febr. d. J., in der gesagt wurde, daß eine Herabsetzung der Klassen E und F nach der Ermäßigung vom 20. Jan. d. J. nicht mehr vorgenommen werden könne, da mit dieser Ermäßigung mit Rücksicht auf die Selbstkosten der Eisenbahn das Endmaß der möglichen Erleichterung erreicht sei. Daß auf dem Wege eines Gesamtnachlasses für den gesamten Tarif noch der Nachteil in Kauf genommen werden müsse, daß man dadurch den Bedürfnissen des Wirtschaftslebens nur in sehr roher Form gerecht werden könne, ist ebenfalls in der Vorlage der Reichsbahnverwaltung klar zum Ausdruck gekommen. Der Antrag des Ständigen Ausschusses des Reichsbahnrates schließt sich gerade an diese Vorlage sehr eng an in der Form, daß die Frachten der höheren Klassen schärfer ermäßigt werden sollen, als die unteren. Die nunmehr durchgeführte allgemeine Frachtherabsetzung um 10 % geht einen Weg, den die Reichsbahnverwaltung selbst noch vor kurzem ausdrücklich verworfen hat. Dieses völlig unerwartete Vorgehen muß in der gesamten deutschen Wirtschaft den schärfsten Protest hervorrufen. Die Binnenschiffahrt muß diesen Protest ihrerseits unterstreichen, um so mehr, da es Aufgabe des Reichsverkehrsministeriums ist, die Interessen der Binnenschiffahrt zu berücksichtigen. Nach den bisherigen Erfahrungen hat die Binnenschiffahrt durch das Reichsverkehrsministerium noch keine Unterstützung erfahren, sondern es ist einseitig zugunsten der Eisenbahn Stellung genommen worden, ohne daß durch die Bekämpfung der Binnenschiffahrt die Eisenbahn selbst einen Vorteil gehabt hätte. Gegenüber diesem Verhalten erwartet die deutsche Binnenschiffahrt dringend, daß endlich auch auf ihre berechtigten Wünsche Rücksicht genommen wird. Die Binnenschiffahrt muß verlangen, daß ihre seit Jahren eingehend begründeten Anträge, die sich nur auf Wiederherstellung des Vorkriegszustandes beziehen und keine besondere Vergünstigung in sich schließen, endlich zur Durchführung kommen. Sie fordert daher die unverzügliche Einführung des bereits am 20. 3. 23 beschlossenen Wasserumschlagstarifes für Kohle (Ausnahmetarif 6 u). Die Nichteinführung dieses Tarifes wurde im vorigen Jahre damit begründet, daß erst der Ruhrabwehrkampf beendet sein müsse. Dieser ist lange aufgegeben, aber an eine Einführung dieses Tarifes wird, wie es sich zeigt, seitens der Bahn nicht gedacht. Daß aber in dieser Richtung etwas geschehen kann, zeigt die Einführung eines Ausnahmetarifes für Steinkohlen- und Braunkohlenbriketts ab Kehl, wobei es allerdings eigenartig berührt, weshalb diesem Platze gegenüber den viel bedeutenderen Häfen Mannheim-Rheinau und Karlsruhe eine Vorzugstellung eingeräumt wurde. Die Einführung des Ausnahmetarifes 6 u ist heute dringender denn je. Es handelt sich darum, die Rheinschiffahrt in dem Wettbewerb mit der Regiebahn zu unterstützen; dies ist um so notwendiger, da die Rheinschiffahrt durch die besonderen Lasten, die ihr seitens der Franzosen und Belgier wegen der Einstellung der Reparationsleistungen seitens des Reiches in bezug auf Transportleistung und Hergabe von Kähnen und Dampfern auferlegt werden, sich in einer außerordentlich ungünstigen Lage befindet. Die Schiffahrt dient zudem, seit

die Bahnen im Rhein- und Ruhrgebiet nicht mehr unter deutscher Verwaltung stehen, als Zubringer für die deutsche Bahn und steht daher in gleicher Front mit dieser im Kampfe gegen den Wettbewerb der Regie. Daß die Einführung des Kohlenausnahmetarifes auch im Hinblick auf den schwer kämpfenden rheinischen Kohlenbergbau unerläßlich ist, sei hier nur angedeutet.

Für die anderen Güter als Kohle muß die deutsche Binnenschiffahrt verlangen, daß die Reichsbahndirektionen, die in den Wasserstraßengebieten der westdeutschen Kanäle und der Weser, der Elbe und der Oder mit der Prüfung der Einführung von Umschlagstarifen betraut sind, ihre Arbeiten endlich einmal energisch fortsetzen. Die Art und Weise, wie in dieser Beziehung gearbeitet wird, gibt der Binnenschiffahrt das Gefühl, als ob absichtlich eine endgültige Regelung dieser Frage hinausgeschoben werden sollte. Dies muß umsomehr Verwunderung erregen, da in anderer Beziehung die Bahn in ganz kurzer Zeit, ohne auch nur einen größeren Kreis mit der Frage zu beschäftigen, Ausnahmetarife schafft. Demgegenüber werden die seit Jahren vertretenen und auch in der Sitzung des Ständigen Ausschusses bereits anerkannten Wünsche der Binnenschiffahrt völlig mißachtet. Im allgemeinen ist in den Gebieten aller Wasserstraßen die Lage soweit geklärt, daß die Einführung von Umschlagstarifen für die Klassen E und F resp. für die Hauptverkehrsgüter aus diesen Klassen unverzüglich erfolgen kann. So wurden beispielsweise von der Elbeschiffahrt bereits im September v. J. der Reichsbahndirektion Dresden eingehende Vorschläge über Wasserumschlagstarife eingereicht, aber obgleich zu dieser Zeit der Herr Reichsverkehrsminister die zuständigen Reichsbahndirektionen mit der weiteren Prüfung der Frage der Einführung von Wasserumschlagstarifen beauftragt hatte, wurden seitens der Reichbahndirektion Dresden nicht einmal die Verhandlungen mit den Interessenten wieder aufgenommen. Die für die Oderschiffahrt Ende v. J. eingeführten Kohlenumschlagstarife sind inzwischen wieder aufgehoben. Die Wiedereinführung dieser Tarife muß unbedingt verlangt werden; die seinerzeit erhobenen Bedenken, daß die Tarife auch für andere Verkehrsbeziehungen auf Grund der Bestimmungen des Versailler Vertrages ausgenutzt werden könnten, sind nicht stichhaltig, da diese Schädigungen durch entsprechende Tarifgestaltung, wie es auch bei den Seehafen-Ausnahmetarifen geschieht, ausgeschaltet werden können. Weiter muß die Oderschiffahrt, zum Ausgleich für die sie schwer treffenden neueingeführten Wettbewerbstarife für Hölzer im Transitverkehr, die ca. 40 % unter dem Frachtsatze D liegen, entsprechende Zubringertarife nach den Oderumschlagsplätzen fordern. Die Anführung dieser Beispiele sollen die Forderung der Binnenschiffahrt nicht erschöpfen, sondern nur ein kleines Bild von der Notwendigkeit der Umschlagstarife geben.

Zum Schluß sei nochmals darauf hingewiesen, daß die Binnenschiffahrt in die jetzige ungünstige Lage der Bahn gegenüber erst durch die Tarifmaßnahmen der Reichsbahnverwaltung gekommen ist. Die neu eingeführte außerordentlich starke vertikale Staffelung und die niederen Klassen besonders begünstigende horizontale Staffelung, die neuerdings von der Bahn ebenfalls als zu weitgehend anerkannt wird, haben die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt in grundlegender Weise verändert. Die Binnenschiffahrt, die hauptsächlich auf den Transport von Massengütern und auf den Transport auf lange Strecken angewiesen ist, hat einen großen Teil ihrer Transporte verloren. Der mengenmäßige Gewinn, den die Reichsbahn durch diese Transporte erlangt hat, ist in vielen Fällen, wie sie selbst anerkennt, finanziell ein Verlust. Es wäre durchaus wünschenswert, wenn Reichsbahn und Binnenschiffahrt zusammenarbeiten würden. Die Interessen dieser beiden wichtigsten Verkehrszweige liegen in den meisten Fällen parallel. Ein gegenseitiges Verständnis für die besonderen Belange des einen und des anderen müßte unschwer zu einer Einigung in Tarifsachen führen. Die deutsche Binnenschiffahrt erwartet, daß das Reichsverkehrsministerium als das zuständige Ressort die Initiative ergreift, um endlich einen Ausgleich, wie er vor dem Kriege bestanden hat, herbeizuführen."

Der Reichsverkehrsminister hat sich auf Grund dieser Eingabe noch nicht geäußert. Von dem Erfolg der Eingabe werden wir zeitgerecht berichten.

Anordnung des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg und Berlin über die Höhe der Liegegelder. Mit Wirkung vom 22. Februar 1924 hat der Oberpräsident der Provinz Brandenburg und Berlin die Liegegeldsätze neu festgelegt. Diese Sätze bewegen sich weit unter den in § 32 des B.S.G. festgelegten Sätzen. Gegen diese Anordnung hat der Reichsausschuß beim Oberpräsidenten Einspruch erhoben und beantragt, daß diese Verfügung vom 24. Februar 1924 sofort zurückgenommen wird. Es wird vom Reichsausschuß gefordert, daß der Oberpräsident anordnet, daß die im § 32 B.S.G. festgelegten Sätze in Goldmark erhoben werden können. Die Deputation für Handel und Gewerbe in Hamburg und der Oberpräsident von Breslau haben bereits vor geraumer Zeit für ihre Bezirke eine diesbezügliche Anordnung erlassen.

Wie wir hören, haben auch einige dem Reichsausschuß angeschlossene Körperschaften ebenfalls direkt gegen diese Anordnung schärfsten Einspruch erhoben.

---

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Rhein.

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

Bericht der Generalsekretäre über die Zustände in der Schiffahrt und das Zollregime im besetzten Gebiet. Das Büro der Zentralkommission hielt es für angebracht, die Zustände in der Schiffahrt im besetzten Gebiete an Ort und Stelle studieren zu lassen.

Die Beteiligten sind um ihre Ansicht befragt worden, und es haben Besprechungen mit den zuständigen Besatzungsbehörden stattgefunden.

Die Generalsekretäre haben der Kommission über das Ergebnis ihrer Studienreise Bericht erstattet.

Die Frage hat am 24. März in Plenarsitzung zur Beratung gestanden.

Im Laufe dieser Sitzung, welcher Vertreter der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission beiwohnten, hat Herr Carteron, Vorsitzender des Leitenden Komitees der Zölle (C. D. D.) weitere Auskünfte über das Zollregime im besetzten Gebiet erteilt, die durch Ausführungen der Vertreter der Interalliierten Binnenschiffahrts-Kommission über die Militärkontrolle vervollständigt worden sind.

Nachstehend geben wir Auszüge aus diesen Berichten, Auskünften und Ausführungen:

I.

Bericht der Generalsekretäre an die Zentralkommission.

Auszug.

Straßburg, den 23. Februar 1924.

Zölle und Gebühren.

1. Die Waren, welche durch das besetzte Gebiet gehen und für das nichtbesetzte Deutschland bestimmt sind, sind

seit dem 8. Januar seitens der Besatzungsbehörden keiner Zollabgabe mehr unterworfen.

Die Verordnung stellt fest, daß diese Maßnahme getroffen worden ist, um das interalliierte Zollregime in vollständigen Einklang mit der Mannheimer Akte zu bringen.

2. Die Interessenten standen unter dem Eindruck, der Landweg genieße dem Rheinweg gegenüber Vorteile beim Eingang in das besetzte Gebiet für fremde Waren, welche von Hamburg kommen. Diese Waren werden, scheint es, in Hamburg bei dem deutschen Zollamt verzollt und die Interessenten wiesen darauf hin, daß sie, wenn auf dem Rheinweg importiert, außerdem noch dem interalliierten Zoll unterworfen seien, während sie auf dem Landweg zollfrei in das besetzte Gebiet gelangen könnten.

Laut eingezogener Erkundigungen liegt hier ein Irrtum vor. Augenblicklich wenigstens sollten die interallierten Zölle sowohl bei der Einfuhr auf dem Landweg, als auch bei der Einfuhr auf dem Rheinweg erhoben werden. Letzterer ist demnach nicht benachteiligt.

3. Seit dem 7. Februar ist die statistische Abgabe auf alle Waren, welche auf dem Rheinweg durch das besetzte Gebiet befördert werden, abgeschafft. Somit verschwindet ein Hindernis, welches, wie uns die Interessenten erklärt hatten, hauptsächlich die Wiederaufnahme der Erzverschiffungen unmöglich machte.

4. Um gewissen irrigen Anwendungen, von welchen uns Mitteilung gemacht worden war, ein Ende zu setzen, hat das C. D. D. mit Zirkular von gleichem Datum daran erinnert, daß die Zollverschlußgebühr auf dem Rheinweg nicht erhoben wird.

5. Laut eingezogener Erkundigungen waren sämtliche Fahrzeuge auf der Fahrt nach beiden Richtungen gezwungen, Düsseldorf anzulaufen, und der Schiffer mußte, scheint es, an Land gehen, um sich mit seinen Papieren bei der Zollbehörde zu melden und eine schriftliche Ermächtigung zur Weiterreise einzuholen. Es verhält sich so bei den Schiffen, welche in Emmerich die Zollformalitäten für den Durchgangsverkehr erfüllt haben, ebenso wie bei den anderen.

Man hat uns versichert, daß die Schiffe infolge hiervon große Gefahr laufen, und daß ein bedeutender Zeitverlust entsteht.

6. Auf die Frage, ob es nicht möglich sei, die Kontrolle des Durchgangsverkehrs in Düsseldorf vollständig abzuschaffen, wurde uns geantwortet, daß die einfache Abschaffung zu Unzuträglichkeiten führen könnte, solange die Lage in der britischen Zone unverändert bleibe, daß die französisch-belgische Zollbehörde jedoch in der Zwischenzeit ihr Möglichstes tun werde, um die Unzuträglichkeiten der Kontrolle auf ein Mindestmaß zu beschränken, indem sie dieselbe auf Grund der von den Grenzstellen erhaltenen Mitteilungen ausüben wird, und zwar tunlichst während der Fahrt, eventuell durch eine ganz kurze Feststellung des Bestimmungsortes beim Eingang in die britische Zone und des Zustandes des Zollverschlusses bei dem Ausgang.

7. Die von den Interessenten gestellte Frage, ob ein in Hamburg für ein Schiff des Rhein-See-Verkehrs ausgestellter Begleitschein von der interalliierten Zollbehörde anerkannt würde, ist bejaht worden, solange dieser Begleitschein für einen Freihafen des Rheins — mit Ausnahme von Köln — ausgestellt sei.

8. Die Interessenten haben, im gleichen Gedankengange gebeten, man möge prüfen, ob keine Möglichkeit für ein Zollverschluß-System mit internationaler Anerkennung besteht.

Freihäfen auf dem Rhein und damit zusammenhängende Erleichterungen.

9. Soweit die Freihäfen des Rheins und seiner Nebenflüsse, welche außerhalb des besetzten Gebietes liegen, in Frage kommen, setzt der oben angeführte Beschluß vom 8. Januar sämtlichen Schwierigkeiten ein Ende.

10. Soweit die Freihäfen, welche innerhalb des besetzten Gebietes liegen, in Frage kommen — sie sind im Schlußprotokoll zur Mannheimer Akte namentlich aufgeführt — ist das Durchgangsregime für nicht verzollte Waren mit Herkunft aus oder mit Bestimmung für die Zollniederlagen dieser Häfen wiederhergestellt worden, außer für den Freihafen von Köln. Diese Waren werden demgemäß auf dem Rhein unter dem Regime des Begleitscheins I befördert.

11. Die Interessenten haben den Wunsch ausgedrückt, sobald wie möglich die Erleichterungen durch die Zollniederlagen, welche die Schiffahrt namentlich in den Freihäfen vor dem 11. Januar 1923 genoß, wiederhergestellt zu sehen. Das C. D. D. hat uns gern versprochen, die Erleichterungen durch die Zollniederlagen in den Freihäfen wiederherzustellen. Es hat seinen Delegierten unter dem 29. Januar 1924 diesbezügliche Instruktionen erteilt. Man kann deshalb, insofern festgestellt wird, daß die bestehenden Anlagen genügend Sicherheit gegen Zollschmuggel bieten, die Wiederherstellung der Erleichterungen durch die Zollniederlagen, welche die Schiffahrt vor dem 11. Jan. 1923 genoß, in aller Kürze erwarten.

12. Ebenso haben die Interessenten lebhaft die Vorteile betont, welche das System des Begleitscheines I der Schiffahrt bietet, namentlich im Falle der Lagerung in einer Zollniederlage, sowie im Falle des Durchgangsverkehrs mit Umladung. Im letzteren Falle z. B. wird ein Begleitschein I für die ganze Ladung von der Grenzzollstelle (Emmerich z. B.) ausgestellt. Am Umschlagsorte wird dieser Begleitschein I gegen ebensoviele einzelne Begleitscheine, wie Waggons vorhanden sind, eingetauscht. Letztere (Begleitscheine) werden von dem Zollposten des Umladeortes ausgestellt, während der ursprüngliche Begleitschein I durch den Spediteur der ausstellenden Behörde zurückgeschickt wird. Die Gültigkeitsdauer eines Begleitscheines I ist drei Monate. Er kann leicht erneuert werden und läßt allen wünschenswerten Spielraum für die Erledigung der Geschäfte.

Die Interessenten standen unter dem Eindruck, dieses System sei den französisch-belgischen Zollbehörden unbekannt. Nach den von uns eingezogenen Erkundigungen ist es nicht an dem, und die Erleichterungen, welche sich aus dem Gebrauch des Begleitscheins I ergeben, sind keineswegs von dem interalliierten Verfahren ausgeschlossen.

13. Die Interessenten haben sich darüber beschwert, daß die interalliierte Zollbehörde ein Visum des Begleitscheins durch die Straßburger Zollbehörden verlangt für Schiffe im Durchgang durch besetztes Gebiet und mit Bestimmung für diesen Hafen.

Dieses Verlangen scheint nicht gerechtfertigt. Die interalliierten Zollbehörden sollten sich darauf beschränken, die Rückgabe des Begleitscheines bei dem Ausgang aus dem besetzten Gebiet zu verlangen.

14. Was speziell die Erleichterungen für den Umschlag in dem Freihafen Mannheim anbelangt, ist uns von einem Abkommen Mitteilung gemacht worden, welches die Interessenten mit den Besatzungsbehörden unter Vorbehalt der Genehmigung des Oberdelegierten bei dem C. D. D. getroffen haben. Letzterer war so freundlich, uns zu versprechen, daß die eventuelle Ratifizierung dieses Abkommens, dessen Inkrafttreten für den 28. Januar in

Aussicht genommen war, ohne Verzug zum Gegenstand eines Beschlusses gemacht werden soll.[1])

15. Gelegentlich des letzthin eingetretenen Niedrigwassers sind bei der Zentralkommission Beschwerden eingelaufen über Schwierigkeiten, auf welche man bei der Umladung von Waren gestoßen ist, welche durch die in St. Goar und Salzig ausgeführten Leichterungen notwendig geworden ist. Das C. D. D. hat, als es Mitteilung von diesen Umständen erhielt, sofort Vertreter an Ort und Stelle geschickt, um die nötigen Maßnahmen unverzüglich ergreifen zu lassen.

Verkehr innerhalb des besetzten Gebietes.

16. Laut bestehender Vorschriften müssen Transporte, welche von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem anderen Hafen des besetzten Gebietes geleitet werden, Gegenstand eines Manifestes bilden. Dieses Manifest muß in Abschrift bei der Zollbehörde eingereicht werden und muß von letzterer visiert sein, bei der Abfahrt: (Ladung genehmigt), bei der Ankunft: (Löschen genehmigt).

Die Interessenten haben um Abschaffung dieser Kontrolle gebeten, indem sie auf die Störungen und auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen haben, welche diese für die Schiffahrt zur Folge hat.

Sie haben außerdem auf die Unterschiede in der Anwendung hingewiesen, da gewisse lokale Behörden eine Erfüllung der Formalitäten schon vor der Beladung verlangen.

Das C. D. D. hat uns bereitwilligst die Abschaffung der Zollkontrolle auf Warentransporte, welche von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem anderen Hafen des besetzten Gebietes geleitet werden, versprochen.

Es kann sich selbstverständlich nur um den Transport von Waren handeln, welche ihren Ursprung in den besetzten Gebieten haben, oder vorher in den besetzten Gebieten verzollt worden sind.

In Fällen z. B., in welchen eine unverzollte Ware von einem Freihafen des besetzten Gebietes nach einem anderen Freihafen des besetzten Gebietes befördert wird, müßte diese Ware als im Durchgangsverkehr befindlich betrachtet werden, und die Vorschriften der Zollkontrolle für den Durchgangsverkehr müßten in Anwendung kommen. Ebenso müßte auch eine solche Ware, falls sie für den Freihafen Köln bestimmt wäre, vor ihrem Eintritt in die britische Zone Zölle erlegen.

Einfuhr-Verkehr.

17. Die Interessenten haben darauf hingewiesen, daß die deutsche Zollbehörde gestattete, mit dem Löschen einer zollfreien Ware (z. B. Erz) vor der Zollabfertigung zu beginnen, wenn das Schiff außerhalb der Dienststunden des Zollamtes einlief.

Wir haben diesen Punkt der wohlwollenden Betrachtung des C. D. D. anempfohlen.

Ausfuhr-Verkehr.

18. Laut bestehender Vorschriften schreibt die Ausfuhr-Lizenz den Ausgangsort aus dem besetzten Gebiet vor. Die Interessenten hatten uns mitgeteilt, daß hierdurch Unzuträglichkeiten und Verspätungen für den Rheinverkehr erwüchsen. Die interalliierten Behörden haben bereitwilligst erklärt, daß sie die auf diesen Punkt bezüglichen Vorschriften abändern würden.

Ausübung des Dienstes der Zollämter und der Dienststellen für Lizenzen.

19. Betreffs der Dienststunden des Zollamtes haben die Interessenten darauf hingewiesen, daß, wenigstens insoweit als Duisburg und Düsseldorf in Frage kommen, die Dienststunden zu kurz bemessen sind und nicht mit der nötigen Regelmäßigkeit eingehalten werden. Sie haben außerdem den Wunsch ausgesprochen, sich außerhalb der Dienststunden an die Zollämter wenden zu können bei Bezahlung einer feststehenden Gebühr für jede Ueberstunde.

Wir haben dem C. D. D. hiervon Mitteilung gemacht, welches seine Dienststellen auf frühere Instruktionen hingewiesen hat, laut welchen die Dienststunden des internationalen Zolles die gleichen sind, wie die des deutschen Zolles, und laut welchen gleichfalls Dienstleistung auf Ansuchen der Interessenten und bei Bezahlung einer feststehenden Gebühr für jede Ueberstunde vorgesehen ist.

20. Die Interessenten haben uns gesagt, daß die Erledigung der Zölle in Banknoten verlangt wird, und daß nur die Schecks einer bestimmten Bank in Düsseldorf in Zahlung genommen werden. Sie haben uns gesagt, daß hieraus große Unzuträglichkeiten für den Verkehr erwachsen. Wir haben dem C. D. D. diesen Umstand auseinander gesetzt. Dasselbe hat am 4. Februar beschlossen, eine Ermächtigung zugunsten der als ehrbar bekannten deutschen Firmen für die Scheckzahlung zu erlassen, hat jedoch seine Delegierten dahin instruiert, vorläufig auf die Bezahlung der in belgischen oder französischen Franken berechneten Zölle zu bestehen, solange der Rückzug des Bargeldes, welches sich in dem besetzten Gebiet in Umlauf befindet, noch nicht beendet ist.

21. Man hat unsere Aufmerksamkeit auf die Lage im Karlsruher Hafen gelenkt. Die Interessenten haben uns auseinander gesetzt, daß der Hafen von Karlsruhe durch das Zollamt in Wörth (linkes Ufer) bedient wird, wodurch die Interessenten zur Zurücklegung weiter Wege gezwungen werden, welche bedeutende Verspätungen und Verzögerungen herbeiführen und sogar die Folge gehabt haben, eine Verzollung unmöglich zu machen, nachdem die politischen Ereignisse in der Pfalz ein Verkehrsverbot auf der Rheinbrücke herbeigeführt hatten.

Das C. D. D. hat uns freundlichst versprochen, ein Zollamt in Karlsruhe einzurichten.

22. Die Interessenten haben darum gebeten, daß in Duisburg eine Filiale des Büros in Essen zur Erteilung von Lizenzen errichtet würde. Wir haben diesen Wunsch den interalliierten Behörden übermittelt. Man ist demselben nachgekommen, und zwar dadurch, daß man am 4. Februar die Dienststelle in Essen geschlossen hat und Büros zur Erteilung von Lizenzen und Derogationen in Düsseldorf, Duisburg, Dortmund und Essen errichtet hat. (Zirkular des C. D. D. vom 6. Februar 1924.)

23. Die Interessenten haben sich über den Zwang beschwert, daß der Schiffer sich persönlich im Zollamt, namentlich in Emmerich, melden muß.

Wir haben die Aufmerksamkeit des C. D. D. darauf gelenkt.

Militärische Kontrolle.

24. Die militärische Kontrolle wird an der Grenze und in den Häfen mittels Abgabe der Manifeste ausgeübt. Es ist uns mitgeteilt worden, daß die Delegierten der C. I. N. C. an gewissen Plätzen, namentlich in Mannheim und Ludwigshafen, fortfahren, ein Visum des Manifestes zu verlangen, obwohl diese Behörden sich laut in Kraft befindlicher Vorschriften mit der Abgabe dieses Schriftstückes begnügen sollten.

Wir haben auf diesen Unterschied in der Dienstausübung bei der C. I. N. C. hingewiesen.

---

[1]) Später wurde mitgeteilt, daß dieses Abkommen ratifiziert ist.
(Anmerk. des Sekretariats.)

25. Wir haben die zuständigen Behörden gebeten, die Frage zu prüfen, ob es den Grenzstellen möglich wäre, sich anstatt zweier mit einer Manifestabschrift für den gemeinschaftlichen Gebrauch des Zolldienstes und des Militärdienstes zu begnügen.

26. Die militärische Kontrolle wird außerdem auf dem Strom mittels Kontrollbooten ausgeübt, welche an die Schiffe heranfahren.

Es ergibt sich aus den eingezogenen Erkundigungen, daß diese Kontrolle de facto so ausgeübt wird, daß eine ernstliche Störung für die Schiffahrt nicht daraus entsteht.

In der Praxis legt sich das Motorkontrollboot längsseits, und die Kontrolle wird tunlichst ohne Anhalten des Schiffes ausgeübt.

II.

Exposé des Vorsitzenden des Leitenden Komitees der Zölle (C. D. D.) aus Coblenz, Sachverständiger der H. C. I. T. R. Auszug.

1. Formalitäten im Durchgangsverkehr — Kautions-Leistung.

Schon seit dem 25. April 1923 schrieb Zirkular Nr. 832 vor, daß keine Kautionsleistung oder Bürgschaftsstellung für den internationalen Durchgangsverkehr verlangt werden sollte. Diese Maßnahme ist später auf den Durchgangsverkehr der Waren ausgedehnt worden, die aus dem nichtbesetzten Deutschland kommend für das Ausland bestimmt sind. Schließlich hat eine Entscheidung der H. C. I. T. R. vom 31. Dezember 1923 die dem Durchgangsverkehr gewährten Vorteile auf alle Waren ausgedehnt, welche, gleichviel in welcher Richtung durch das besetzte Gebiet gehen. Das Leitende Komitee der Zölle hat durch Zirkular vom 10. März auf diese Bestimmungen wieder hingewiesen und in demselben genau festgelegt, daß der Durchgangsverkehr auf dem Rheinwasserweg von der Formalität der Kautionsleistung befreit ist. Die normale Abwicklung des Durchgangsverkehrs auf dem Rheinwasserweg ist also gesichert.

2. Freihäfen und damit zusammenhängende Erleichterungen.

Der Hafen von Worms ist am 7. März 1924 geöffnet worden, und man hat die Vorteile eines Freihafens auf den Hafen von Heerdt ausgedehnt.

In diesem Zusammenhange ist am 18. März 1924 daran erinnert worden, daß der Gebrauch des Begleitscheines I im Falle der Zolleinlagerung und im Umladungsfalle stets gewährt werden soll.

Das Leitende Komitee der Zölle hat zu der Verzollung der für Köln bestimmten Waren in Duisburg und in Ruhrort die Ermächtigung erteilt, während diese Verzollung bis jetzt nur in Düsseldorf gemacht werden konnte. Es untersucht gleichfalls die Möglichkeit einer Verzollung in Emmerich, was sich in ungefähr 14 Tagen verwirklichen wird.

3. Verkehr innerhalb der besetzten Gebiete.

Das Leitende Komitee der Zölle hat seine Dienststellen daran erinnert, daß der innere Verkehr frei ist; ganz kürzlich noch, am 18. März 1924, hat das Zirkular Nr. 7458 diese Weisungen erneuert.

Das Zirkular ist wie folgt abgefaßt:

„d) Da der Verkehr für Waren innerhalb des besetzten Gebietes frei ist, sind das freie Verladen in den Stromhäfen und der freie Transport auf dem Wasserweg für Waren, welche von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem anderen Hafen des besetzten Gebietes gehen, zu gestatten. Es sollen besonders gewisse irrtümliche Auffassungen, von welchen das Leitende Komitee Mitteilung erhalten hat, und nach welchen hauptsächlich in Duisburg und in Mannheim verfahren wird, abgestellt werden. Dort werden Ladungen von Ruhrkohle, sowie leere Schiffe, welche von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem anderen Hafen des besetzten Gebietes fahren, anscheinend der Zollkontrolle unterworfen."

Es ist selbstverständlich, daß Schmuggelversuchen und heimlicher Ein- und Ausfuhr auf den Rheinstrecken, welche die Grenze zwischen dem unbesetzten Deutschland und dem besetzten Gebiet bilden, zu steuern ist.

4. Ausfuhr-Verkehr.

Aus einer Vorschrift, welche bestimmte, daß das Duplikat der Ausfuhrlizenzen auf dem Dienstwege der Ausgangszollstelle einzusenden ist, um mit dem Original der Lizenz verglichen zu werden, sind Schwierigkeiten entstanden.

Das Leitende Komitee der Lizenzen hat jedoch für diesen Fall Erleichterungen geschaffen, die in seinem Zirkular vom 14. September 1923 niedergelegt sind. Dasselbe lautet:

„Laut Brief Nr. 2625 vom 2. Juli 1923 hatte das Leitende Komitee der Lizenzen beschlossen, daß in Ausnahmefällen Lizenzduplikate, die für die Ausgangszollstellen bestimmt sind, dem Lizenzinhaber in verschlossenem Umschlag ausgehändigt werden dürfen, welch letzterer es auf sich nähme, dieselben der Zollstelle auszuliefern."

Da diese Erleichterung nicht in allen Fällen genügend war, um den gemeldeten Schwierigkeiten zu steuern, hat das Leitende Komitee der Lizenzen beschlossen, sie durch folgende Maßnahmen zu ergänzen:

„Firmen, welche dies beantragen, und welche als genügend ehrenhaft bekannt sind, um Sicherheit zu bieten, daß von ihnen keinerlei Schmuggel zu befürchten ist, können die Erlaubnis erhalten, ihre Ware aus dem besetzten Gebiet auf einfaches Vorzeigen des Lizenz-Originales auszuführen, auch selbst dann, wenn das für die Ausgangszollstelle bestimmte Duplikat noch nicht an dieselbe gelangt sein sollte. Solche Firmen können auch die Ermächtigung erhalten, ihre Ware über irgend einen Punkt der Grenze des besetzten Gebietes auszuführen, ohne Berücksichtigung der in der Lizenz angegebenen Ausgangsstelle."

Diese Bestimmungen gestatten den Ausgang der Waren über irgend eine Zollstelle und entbinden von einer Vergleichung des Duplikats mit der Originallizenz; es muß jedoch ein besonderer Antrag von den Ausfuhrfirmen gestellt werden, und es scheint, daß recht wenige bis jetzt diesen Antrag gestellt haben, obwohl jede Schiffahrtsgesellschaft von Bedeutung, die als ehrenhaft bekannt ist, sich diesen Vorteil verschaffen kann.

5. Zolldienst und Lizenzendienst.

Gewisse Zollformalitäten störten die Schiffer, die gezwungen waren, an Land zu gehen, und in den Aemtern wegen unbedeutender Formalitäten zu warten. In seinem Zirkular vom 18. März hat das Komitee der Zölle daran erinnert, daß hierzu ermächtigte Stellvertreter der Schiffahrtsgesellschaften jederzeit die Schiffer an Land vertreten können.

III.

Erklärungen des Präsidenten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

Sitzung vom 24. März 1924.

Der Präsident faßt die von den Vertretern der Inter-

alliierten Binnenschiffahrts-Kommission abgegebenen Erklärungen zusammen und stellt fest:

daß das Visum des Manifestes vor der Abfahrt des Schiffes nicht mehr verlangt wird;

daß die Hinterlegung einer Abschrift des Manifestes auf Grund der Verordnung 37 vom 29. August 1920 vor der Abfahrt geschehen muß, daß sie jedoch ausnahmsweise sofort nach der Abfahrt geschehen kann, wenn das Schiff durch diese Formalität eine Verspätung erleiden sollte. (In der Praxis ist die Ausnahme zur Regel geworden.);

daß es wünschenswert ist, daß das Manifest, soweit wie möglich, vor der Abfahrt hinterlegt wird;

daß den Interessenten eine Quittung über das Manifest ausgehändigt wird, welche es ihnen gegebenenfalls gestattet, nachzuweisen, daß sie die vorgeschriebenen Formalitäten erfüllt haben. Die Schiffer sind übrigens nicht verpflichtet, diese Quittung anzunehmen;

daß die Schiffe, falls sie ihr Manifest nicht vor der Abfahrt hinterlegt und falls sie die Quittung nicht an Bord hätten, von den Kontrollbooten, ohne Behinderung der Schiffahrt, gepreit werden können, lediglich, um es den zuständigen Behörden zu ermöglichen, in Ausführung der Verordnung Nr. 17, H. C. I. T. R. vom 1. April 1920 das Manifest zu prüfen, und sich zu vergewissern, daß die Schiffe keine unerlaubten Transporte ausführen.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg.

Keine Abstempelung der Manifeste.

Der Deutsche Delegierte bei der Interalliierten Binnenschiffahrts-Kommission in Köln teilt uns folgendes mit:

„Nach einer Mitteilung meines Unterdelegierten in Mainz wurde trotz der Verordnung 239 der Interalliierten Rheinlandkommission noch an der Meldepflicht beim Centre de Controle de la navigation in Mainz für Kohlentransporte bei der Ankunft festgehalten. Diesbezügliche Schritte beim Centre de controle in Mainz hatten das Ergebnis, daß auch in Mainz die besondere Anmeldung wegfällt.

Der Unterdelegierte für Schiffahrtsangelegenheiten in Mainz weist ferner darauf hin, daß sich in Bingen seit Jahren bei den Schiffsführern der Gebrauch erhält, vor der Entlöschung irgendwelcher Ladung sich daselbst beim Kontrollposten der C. J. N. C. zu melden. Eine derartige Vorschrift besteht nicht, worauf der Centre de controle in Mainz aufmerksam gemacht wurde.

Es ist verschiedentlich festgestellt worden, daß die Schiffahrttreibenden vielfach, „um Anstände zu vermeiden", weit über die Vorschriften hinausgehen und Schritte bei den alliierten Stellen unternehmen, die absolut nicht erforderlich sind. So hat die C. J. N. C. erst letztens in einer Besprechung hervorgehoben, daß Schiffahrttreibende bei den C. J. N. C.-Posten oder Centres de controle vielfach auf Visierung ihrer Manifeste bestehen. Die C. J. N. C. wird ihren Dienststellen Anweisung geben, in Zukunft keine Visa, auch auf Verlangen nicht, zu erteilen, da das Visum der C. J. N. C. seit langem abgeschafft ist; bei Manifesten ist nur die Verordnung 37 zu beachten."

Die Verordnung 37 besagt, daß eine Abschrift des Manifestes vor der Abfahrt des Fahrzeuges der nächstgelegenen Schiffahrtskommission zu übersenden ist. Die Abschrift kann ausnahmsweise sofort nach der Abfahrt übermittelt werden, falls das Schiff sonst Verzögerungen erleiden würde.

Paßvorschriften. Nach Mitteilung des Reichsministers des Innern vom 1. April d. J. sind die Paßbehörden, in deren Bezirk sich Rheinhäfen oder Liegeplätze für Rheinschiffe befinden, ermächtigt, ohne Rücksicht auf die örtliche Zuständigkeit Pässe an durchreisende deutsche Rheinschiffer auszustellen, die nachweisen, daß sie durch unvorhergesehene dringende Fälle Beförderungsanträge nach dem Ausland erhalten haben. Außerdem hat die Reichsfinanzverwaltung Vorsorge getroffen, daß in diesen Fällen bei der Beschaffung der Unbedenklichkeitsvermerke Erleichterungen gewährt werden.

Bezüglich der Einführung von sogenannten „Rheinschifferpässen" unter Beseitigung des Sichtvermerkzwanges schweben z. Zt. Verhandlungen mit den übrigen beteiligten Uferstaaten.

Herabsetzung der Kanalgebühren. Die in Aussicht gestellte Herabsetzung der Gebühren auf dem Rhein-Herne-Kanal ist bisher nicht in Kraft getreten, da die Genehmigung der alliierten Aufsichtsbehörde immer noch aussteht.

Der Verein hat sich in dringlichen Eingaben sowohl an den Chef der Dortmund-Ems-Kanalverwaltung in Münster wie auch an den Kommandierenden General der Besatzungstruppen in Düsseldorf gewandt, um eine Beschleunigung der Angelegenheit zu erreichen.

Einbau neuer Tore für die Mainschleuse bei Offenbach. Das hessische Ministerium der Finanzen in Darmstadt hat uns mitgeteilt, daß für den Einbau der neuen Stemmtore der Mainschleuse Offenbach der Monat Juli und die erste Hälfte des Monats August in Aussicht genommen sind, und daß bei dieser Gelegenheit auch seitens des Wasserbauamtes Frankfurt die Instandsetzung am Oberhaupt der Schleuse Mainkur sowie die Prüfung der Walzen der preußischen Wehranlagen stattfinden würden.

Der Verein, der um Stellungnahme hierzu gebeten worden war, hat am 7. April sich dahin geäußert, daß die Monate Juni und Juli für die Ausführung der Arbeiten die geeignetsten wären mit Rücksicht auf die Geschäftsstille in diesen Monaten, und daß durch Ueberstunden und Vorarbeiten die erforderliche Sperrzeit nicht über 2—3 Wochen ausgedehnt werden möchte.

Unterhaltung des Rheinhafens Kehl. Das Fahrwasser am Hafenkai in Kehl war derart verschlammt, daß bei dem niedrigen Wasserstand im Februar und März d. J. die Benutzung des Hafens stark behindert wurde.

Der Verein richtete deshalb an das Badische Arbeitsministerium einen Antrag, durch Baggerungen baldigste Abhilfe zu schaffen.

Hierauf hat das Badische Arbeitsministerium am 1. April d. J. dem Verein folgendes mitgeteilt:

„Nach Mitteilung der Wasser- und Straßenbaudirektion mußten bei dem niederen Wasserstand der letzten Monate vor allem die Arbeiten zum Ausbau der Kinzigmündung gefördert werden, welche zur Ausführung der Rheinregulierung Sondernheim—Straßburg gehören. Hierzu war der Bagger des Rheinbauamtes Offenburg nötig. Andere Bagger waren anderwärts festgelegt.

Durch die in den letzten Tagen eingetretene Anschwellung am Rhein sind die Schwierigkeiten im Fahrwasser des Hafens vorerst verschwunden. Die Hafenbaggerungen werden wieder aufgenommen werden, sobald das Gerät an der Kinzigmündung frei wird, was in etwa 14 Tagen der Fall sein wird."

Stand der Lohntarifverhandlungen. Neue Verhandlungen mit den Arbeitnehmerverbänden sind abermals gescheitert, da die Arbeitnehmer ihre Zugeständnisse nach Anhörung ihrer Mitgliederversammlungen zurückgezogen haben, eine Fahrzeit von 10 Stunden und eine Arbeitszeit beim Laden und Löschen von 8 Stunden verlangen, sowie eine Lohnforderung für den Matrosen von 42,— aufrecht erhalten. Im übrigen werden sämtliche Bestimmungen des früheren Tarifvertrags gefordert.

Da neue Verhandlungen darüber aussichtslos erscheinen, hat das Reichsarbeitsministerium Einigungsverhandlungen angeregt, die in der nächsten Zeit stattfinden werden. Von dem Ergebnis werden wir Mitteilung machen.

Wahrschaugebühren. Nach Wiederaufnahme der Schiffahrt im vergangenen Jahre wurden die Wahrschaugebühren von seiten der Rheinstrombauverwaltung mehrfach erhöht mit der Begründung, daß bei dem verhältnismäßig geringen Verkehr den Wahrschauern ein Existenzminimum gesichert werden müßte.

Der Verein hatte sich gegen die daraus entstehende Belastung der schiffahrtstreibenden Kreise in mehrfachen Eingaben an die Rheinstrombauverwaltung gewandt und darauf hingewiesen, daß die Gebühren zu hoch seien, und daß die Festsetzung lediglich nach der Leistung und nicht nach sozialen Gesichtspunkten zu erfolgen habe. Soweit die Wahrschauer infolge zu geringen Verkehrs unzulängliche Einnahmen hätten, wäre es Sache des Staates, durch Erwerbslosenunterstützung oder auf andere Weise Abhilfe zu schaffen.

Die Anträge des Vereins haben nunmehr einen Erfolg gezeitigt, wie aus der nachstehenden Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz, Koblenz, vom 29. 2. 24 (c. Nr. 1883) hervorgeht:

Ab 16. März 1924 sind an Stelle der jetzigen Wahrschaugebühren die folgenden Gebühren zu entrichten:

1. von jedem zu Berg fahrenden Fahrzeug mit eigener Triebkraft mit Ausnahme der zu 2 genannten Fahrzeuge sowie von jedem zu Berg fahrenden Schleppzuge an die Wahrschau
   a) unterhalb Rüdesheim gegenüber der Krausau bei km 26,6 . . . . . 0,65 Goldmark,
   b) am Bingerloch auf dem Mäuseturm 0,75 „
   c) oberhalb Aßmannshausen bei km 29,1, soweit dieser Posten bei unsichtigem Wetter besetzt ist . . . 0,65 „
   d) an der Wirbellay . . . . 0,65 „
   e) bei Oberwesel unterhalb des Ochsenturms . . . . 0,65 „
   f) dem Kammereck gegenüber auf dem rechten Ufer . . . . . . 0,65 „
   g) am Betteck . . . . 0,65 „
   h) der Loreley gegenüber . . . . 0,65 „
   i) oberhalb St. Goar an der Bank . . 0,65 „
2. von jedem zu Berg fahrenden Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das gewerbsmäßig den Ortsverkehr zwischen Rüdesheim oder Bingen und Aßmannshausen oder Schloß Rheinstein vermittelt und von der Rheinstrombauverwaltung mit einer entsprechenden Bescheinigung versehen ist, an die Wahrschau auf dem Mäuseturm und bei km 26,6 zus. 0,14 Goldmark. Für die Gebührenumrechnung in Papiermark ist maßgebend der vom Reichsminister der Finanzen festgesetzte Umrechnungssatz für Reichssteuern am Vortage der Absendung an den Zahlungsempfänger.

Regiebahnfragen. Am 15. d. M. fand in Essen eine Besprechung des Arbeitsausschusses für Eisenbahnfragen im Ruhrgebiet mit Vertretern der Generaldirektion der Regie statt, bei der u. a. folgende Fragen zur Behandlung kamen:

1. F r a c h t s t u n d u n g. Erleichterungen gegenüber dem augenblicklichen Verfahren sind in Aussicht gestellt. Die Beratungen darüber haben begonnen.

2. E n t f e r n u n g s b e r e c h n u n g. Das zurzeit übliche Berechnungsverfahren nach einer Entfernungskarte wird auch von der Regie als unzulänglich betrachtet. Es wurde zugesagt, in den nächsten Wochen den deutschen Kilometeranzeiger wieder einzuführen.

3. H a f t p f l i c h t d e r R e g i e b a h n. Ab 16. 3. ist in gewissem Umfange die Haftpflicht für Verspätungen, Teil- oder Gesamtverlust und Schäden, die auf dem Transport entstehen, eingeführt. Die Verantwortlichkeit der Regiebahn soll im Rahmen des Berner Uebereinkommens gehalten werden, wobei jedoch alle Fälle, bei denen die Ursachen in Störung der öffentlichen Ordnung (Plünderungen, Banden- und wiederholte Diebstähle) zu suchen sind, ausgenommen, die im Berner Uebereinkommen vorgesehenen Transportfristen im Binnenverkehr um 5, im Auslandsverkehr um 10 Tage verlängert werden und im übrigen die Beweispflicht dem Reklamanten auferlegt ist. Bei Streitfällen entscheidet ein gemischtes Schiedsgericht, das für das altbesetzte Gebiet in Koblenz, für das Ruhrgebiet in Düsseldor tagt.

4. N a c h f o r s c h u n g n a c h v e r l o r e n g e g a n g e n e n G ü t e r n. Bei jeder Regiedirektion ist ein besonderer Zentraldienst hierfür eingerichtet worden, für den die früheren deutschen Beamten verwandt werden.

5. A u s h ä n d i g u n g v o n O r i g i n a l f r a c h t b r i e f e n. Bei dem Güterverkehr vom unbesetzten ins besetzte Gebiet werden künftig die Originalfrachtbriefe entsprechend dem Mainzer Abkommen dem Empfänger ausgehändigt werden.

Haftpflicht seitens der Regieverwaltung. Mit Wirkung vom 16. März wird bei der Regieverwaltung in gewissem Umfange die Haftpflicht eingeführt, und zwar haftet sie dem Absender und dem Empfänger gegenüber für Verspätungen, Teil- oder Gesamtverluste und Schäden, die aus dem Transport entstehen, unter folgenden Bedingungen:

1. Rechte und Pflichten der Absender und Empfänger sowie der Eisenbahn sind im Binnenverkehr die gleichen, wie sie für den internationalen Eisenbahn-Transportverkehr durch das Berner Uebereinkommen festgelegt sind und bereits seit dem 16. August 1923 für den Verkehr zwischen der Regie einerseits und den Bahnen Frankreichs, Belgiens, Luxemburgs und des Saargebiets andererseits gelten.

2. Eine Ausnahme von dieser Vorschrift tritt nur dann ein, wenn die Bestimmungen des Berner Uebereinkommens den Vorschriften dieser Verordnung oder denjenigen der sonstigen Verkehrsordnungen und Tarifen der Regie widersprechen sollten.

3. Die Eisenbahn haftet nicht in allen Fällen, bei denen die Ursachen der Entschädigungsansprüche in Störungen der öffentlichen Ordnung, die seitens der Behörden nicht vermieden werden konnten, zu suchen sind, wie z. B. bei Plünderungen, bei Bandendiebstählen und wiederholten Diebstählen eines Einzelnen die in den Bahnhöfen oder in den Zügen mit oder ohne Anwendung von Waffengewalt begangen wurden.

4. Die Absender, welche Güter ohne Beihilfe der Eisenbahn in gedeckte Wagen verladen, sind verpflichtet,

die Wagentüren mittels Vorhängeschlösser, Metallstreifen, Schließbolzen oder dergleichen sicher und gut zu verschließen. Sie sind gehalten, einen Vermerk über die Verschlußart in die Versanddeklaration einzutragen. Unterlassung dieser Eintragung schließt unwiderruflich jede Reklamation, sei es für Teil- oder Gesamtverlust, aus.

5. In Fällen von Verlust, Minderung oder Beschädigung der Güter, für welche die Eisenbahn haftet, ist der zu erstattende Höchstbetrag auf 10 Franken pro Kilo für Frachtgüter, 20 Franken pro Kilo für Eilgüter und 50 Franken pro Kilo für Reisegepäck festgesetzt.

   (Die Bestimmungen des Berner Uebereinkommens sind bei Beförderung von Gepäck nicht anwendbar; die Vorschriften in vorstehender Dienstanweisung sind nur die Regie betreffende Anordnungen.)

6. Bei Ueberschreitung der Lieferfrist haftet die Eisenbahn, wenn das Interesse an der Lieferung nicht angegeben ist, nur bis zur Höhe des vom Versender oder Empfänger nachzuweisenden Schadens.

Transportfristen. Die in dem Berner Uebereinkommen vorgeschriebenen Fristen werden im Verkehr mit Frankreich, Belgien, Luxemburg und dem Saargebiet um 10 Tage, im Binnenverkehr der Regie um 5 Tage erhöht. Der Auflieferungstag wird diesen Fristen außerdem noch zugeschlagen.

Behandlung der Reklamationen. Die Reklamationen sind grundsätzlich bei den zuständigen Bezirksdirektionen anzubringen und gemäß ihren Entscheidungen abzuwickeln.

Jedoch müssen die Akten vorher an die Generaldirektion gesandt werden, wenn der Schadensanspruch 2000 Frcs. übersteigt. Eine Erledigung darf dann erst nach erhaltener Instruktion dieser Stelle erfolgen.

Ebenso müssen die Akten an die Generaldirektion gesandt werden, wenn es sich um grundsätzliche Fragen handelt, oder wenn die Abwicklung auf gütlichem Wege nicht möglich ist. Die Direktionspräsidenten können ihre Vollmachten zur Abwicklung von Reklamationen auf die Vorsteher bestimmter Bahnhöfe in gewissen von ihnen selbst festzusetzenden Grenzen übertragen, wobei die Bahnhöfe je nach Wichtigkeit und nach Befähigung des Personals in Klassen einzuteilen sind. Die Direktionspräsidenten teilen dem Verkehrsamt der Generaldirektion die Listen derjenigen Bahnhöfe mit, denen sie das Recht der unmittelbaren Abwicklung übertragen haben und vermerken dabei die Höchstgrenze der Zuständigkeit für jeden dieser Bahnhöfe.

Die einzelnen Direktionen müssen sich die Akten zustellen lassen, deren unmittelbare Erledigung durch die Bahnhöfe erfolgt ist, müssen sie sehr genau auf Irrtümer prüfen und etwaige Richtlinien für zukünftige Behandlung aufstellen.

Beweispflicht. Bei der Behandlung der Reklamationen ist zu berücksichtigen, daß die Beweisführung stets dem Reklamanten obliegt; die Unverantwortlickeit der Bahn für den betreffenden Schaden ist stets vorauszusetzen.

Strittige Fälle. Reklamationen, die zur Erledigung das Beschreiten des Prozeßwegs benötigen, sind einem Sonderverfahren zu unterwerfen, dessen Einzelbestimmungen in einem späteren Rundschreiben noch festgelegt werden.

Rechnungsführung und Statistik. Rechnungsführung und Statistik über die Reklamationen werden bei der Generaldirektion zentralisiert, worüber die Sondervorschriften den einzelnen Direktionen noch rechtzeitig zugehen werden.

Internationaler Verkehr. Die vorstehende allgemeine Verordnung regelt grundsätzlich nur Transporte des Binnenverkehrs, jedoch sind die Bestimmungen betr. Behandlung der Reklamationen, strittige Fälle und Rechnungsführung und Statistik gleichfalls anwendbar für den internationalen Verkehr, unter dem Vorbehalt, daß die in Artikel betr. Behandlung der Reklamationen festgesetzte Grenze von 2000 Franken für den internationalen Verkehr auf 1000 Franken herabgesetzt wird.

Elbe.

Jahreshauptversammlung. Der Hamburger Verein für Flußschiffahrt hat am 31. März 24 in der Börse in Hamburg seine Jahres-Hauptversammlung abgehalten. An die Mitglieder des Vereins ist ein sehr umfangreicher gedruckter Jahresbericht zum Versand gekommen, dem wir Nachstehendes über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse auf der Saale, den märkischen Wasserstraßen und der Oder während des Jahres 1923 entnehmen:

Elbeverein Aussig. Am 11. April hielt der Elbeverein Aussig seine 48. ordentliche Generalversammlung ab. Neben der Erledigung des geschäftlichen Teils, Verteilung von Ehrenzeugnissen und Neuwahlen für den Ausschuß und Schiedsgericht wurde von Herrn Oberinspektor Zulkowsky ein Vortrag über „Klärung in der Wasserstraßenfrage“ gehalten. Dem umfangreichen Geschäftsbericht, der an die Mitglieder versandt worden ist, entnehmen wir über die allgemeine Geschäftslage des Jahres 1923 folgendes:

„Der Import hielt sich im abgelaufenen Jahre in bescheidenen Grenzen, dagegen war der Export zeitweise sehr lebhaft und in einigen Monaten sogar ganz bedeutend. Ab Mitte Februar bis Ende März war infolge der Ruhrbesetzung starke Nachfrage nach böhmischer Braunkohle, doch konnte den Anforderungen nicht voll entsprochen werden, da starker Kahnraummangel eintrat. Zu gleicher Zeit war aber auch bedeutender Export von Zucker, Gerste, Brettern und anderen Gütern, so daß die Schiffahrtsgesellschaften genötigt waren, leeren Kahnraum von der Unterelbe, selbst von Hamburg, heraufzuschleppen. Der Zuckerexport hielt bis Ende Mai an und setzte Ende Oktober in ganz bedeutendem Umfange wieder ein. Nachdem auch im September mit den Gerste- und Bretterverladungen wieder begonnen wurde, machte sich in kurzer Zeit schon Kahnraummangel fühlbar, der sich bis Schiffahrtsschluß immer mehr verstärkte, obgleich die Schiffahrtsgesellschaften andauernd Lerraum mit großen Kosten von Hamburg heraufbrachten, da Kähne mit Ladung infolge des schwächeren Importes nur spärlich eintrafen. Die Abladungen, besonders von Zucker, nahmen derartig zu, daß sich die Bahnen wiederholt veranlaßt sahen, die Umschlagsplätze zeitweilig für weitere Abladungen zu sperren.“

Elbekommission. Wie aus der Presse bekannt ist, hat die Elbekommission Anfang Februar in Dresden getagt. Soweit wir in Erfahrung bringen konnten, sind auf dieser Tagung im wesentlichen innere Angelegenheiten der Kommission behandelt worden. Die Kommission befaßte sich in der Hauptsache mit ihrer Einrichtung in Dresden sowie mit der Feststellung einer Geschäftsordnung und des Haushaltes. Es wurde ferner beschlossen, den Beginn ihrer nächsten Tagung auf den 5. Juli festzusetzen und im Sommer 1925 eine Bereisung der Elbe vorzunehmen. — Der tschechische Generalsekretär-Stellvertreter der Elbe-Kommission hat am 15. Februar seinen Dienst angetreten.

Elbschiffahrtsgerichte. Der Entwurf eines Gesetzes über die Elbschiffahrtsgerichte ist dem Preußischen Staats-

rat soeben zugegangen. Nach der Vorlage sind Elbschiffahrtsgerichte erster Instanz die Amtsgerichte, zweiter Instanz die Landgerichte. Daneben ist gemäß Art. 46 der Elbschiffahrtsakte wahlweise die Zuständigkeit der Internationalen Elbkommission zugelassen. In Strafsachen entscheidet als Elbschiffahrtsgericht erster Instanz der Amtsrichter allein, in der Berufungsinstanz die kleine Strafkammer.

Schleppzwang auf dem Elbe-Trave-Kanal. Auf dem Elbe-Trave-Kanal besteht bekanntlich Schleppzwang. Im August 1923 hatte nun der Zentralverband der Transportgenossenschaften an das Reichsverkehrsministerium die Bitte gerichtet, im Interesse der Kohlenabgabe auf dem Elbe-Trave-Kanal und evtl. auch auf anderen künstlichen Wasserstraßen den Schleppzwang aufzuheben. Im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums hat die Senatskommission für Handel und Schiffahrt in Lübeck nunmehr mitgeteilt, daß der Senat sich nach erneuter Prüfung für die Beibehaltung des bisherigen Schleppzwanges auf dem Elbe-Trave-Kanal ausgesprochen habe. Die Beschränkung des Treidel- und Segelverkehrs im Kanal auf Fahrzeuge bis 7 m Breite könne auch jetzt nicht entbehrt werden. Da die modernen Fahrzeuge sämtlich 8 m breit sind, so sind sie also nach wie vor dem Schleppzwang unterworfen.

Märkische Wasserstraßen.

Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen E. V.

Schleusenbetriebszeiten. Auf Antrag des Verbandes hat sich die Regierung in Potsdam mit einer Erweiterung der Schleusenbetriebszeiten an den Hauptschleusen um je 1 Stunde morgens und abends einverstanden erklärt. Die Schleusenzeit fällt jetzt in die Zeit von 5 Uhr früh bis 9 Uhr abends.

Um auch die Steinschiffahrt von Zehdenick zu fördern, hat der Verband eine Erweiterung der Schleusenbetriebszeiten an den Schleusen im Voßkanal beantragt, ferner eine Sonntags-Schleusenzeit von 2 bis 6 Uhr nachmittags in Liebenwalde. Durch die Einführung dieser Schleusenzeit würde die Zehdenicker Schiffahrt erheblichen Vorteil haben. An den Schleusen Crevelin und Bischofswerder würde sich die Schiffahrt mit einer Sonntags-Schleusenbetriebszeit von 7 bis 11 Uhr morgens begnügen.

Aufrichtung der Wehre in Bahnitz. Wie uns von der Regierung in Potsdam mitgeteilt wird, ist am 17. März 1924 mit dem Aufrichten der Wehre in Bahnitz, Grütz und Garz zum Frühjahrstau begonnen worden. Von diesem Zeitpunkt ab wird die Schiffahrt durch die Schleusen geleitet.

Teilstreckensystem zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben. Der Verband hat gegen die Einführung des Teilstreckensystems zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben mit den am märkischen Schiffahrtsverkehr interessierten Kreisen gemeinsam Einspruch erhoben und dies System als ungeeignet abgelehnt. Wie wir erfahren, hat die Regierung die diesbezüglichen Pläne auf Einführung des Teilstreckensystems fallen gelassen.

Stundungsverkehr für Ufergelder im Berliner Verkehr. Gegen den Einspruch des Verbandes hat der Polizeipräsident von Berlin das bisherige Stundungsverfahren für Ufergelder aufgehoben und ab 1. April 1924 ein Postschecküberweisungsverfahren eingeführt. Das Polizeiprädsidium verlangt, daß Firmen, die bisher Stundung der Ufergelder beim Polizeipräsidium hatten — falls sie nicht bar zahlen wollen — an den Hebestellen an die zuständige Wasserbauamtskasse ausgestellte Postscheckformulare hinterlegen, die die Schiffsführer an den Hebestellen ausfüllen sollen. Die Hebestellen werden dann diese Schecks an das Postscheckamt weiter leiten. Durch dieses Vorgehen des Polizei-Präsidiums ist bereits ein recht bedeutender Schaden infolge empfindlicher Zeitverluste an den Schleusen eingetreten. Da die Kaufmannschaft durch diese bürokratische Anordnung verspätet in den Besitz der Güter kommt, steht zu erwarten, daß auch die Handelskreise gegen eine derartige Maßnahme des Polizeipräsidiums entschieden vorgehen werden. Persönliche Vorstellung beim Handelsminister zeitigte das Ergebnis, daß der Handelsminister das Ergebnis dieses Versuches abwarten will. Es ist unverständlich, daß ein für Handel und Gewerbe verantwortlicher Minister in der heutigen Zeit derartige Experimente in der Wirtschaft vornehmen läßt, die nach Ansicht der Wirtschaftsvertreter nur zum Schaden des Handels ausschlagen können und auch der Regierung keinerlei Vorteile bringen.

Auflösung des Wasserbauamtes Oranienburg. Das Wasserbauamt in Oranienburg wird zum 1. April d. J. aufgelöst. Seine Geschäfte werden an die benachbarten Wasserbauämter Zehdenick, Eberswalde und Potsdam verteilt, und zwar erhalten das Wasserbauamt Zehdenick den unteren Teil der Schnellen Havel und die alte Havel-Oder-Wasserstraße (Stromaufsichtsbezirk Sachsenhausen), das Wasserbauamt Eberswalde den Hohenzollernkanal bezw. die Havel von etwa km 12,0 bis km 40 (Stromaufsichtsbezirk Pinnow) und das Wasserbauamt Potsdam die Havelseen von Heiligensee abwärts einschließlich des Tegeler Sees und den Hohenzollernkanal von Plötzensee einschließlich bis km 0,4.

Oder.

Tagung der Oderschiffahrtsinteressenten in Berlin. Unter Leitung des Vorsitzenden des Oderbundes und des Brandenburgischen Odervereins, Oberbürgermeister Dr. Trautmann, Frankfurt a. O., fand am 19. März 1924 im Festsaal des Landtages eine überaus stark besuchte Versammlung statt auf Einladung von Abgeordneten aller Parteien des Landtages, des Reichstages, des Staatsrates, des Reichsrates und des Reichswirtschaftsrates, sowie von Vertretern von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Schiffahrt, soweit sie an einer Regulierung des Oderstromes interessiert sind. Von dem früheren Deichhauptmann des Oderbruches, Landrat z. D. von Keudel, wurde nach einleitenden Begrüßungsworten des Vorsitzenden die Not des Oderbruches vom Standpunkt der Landwirtschaft, darauf von dem Vorsitzenden des Schiffahrtsvereins zu Breslau, Oberstleutnant a. D. Graetz, vom Standpunkt der Oderschiffahrt, beleuchtet. Uebereinstimmend wurde von beiden Referenten sowohl wie von sämtlichen Rednern in der Debatte entgegen dem Standpunkt der Regierungsvertreter die Fortführung der schon durch Gesetz von 1905 festgelegten Baggerarbeiten zwischen Küstrin und Raduhn verlangt. Auch die im Interesse der Schiffahrt sowohl wie im Interesse der Landeskultur liegende endliche Schaffung des Staubeckens von Ottmachau war Gegenstand eingehender Erörterung. An der Debatte beteiligten sich die Landtagsabgeordneten von der Osten und Holtz, die Reichstagsabgeordneten Minister a. D. Gothein und Bahr, der Gewerkschaftssekretär des Verkehrsbundes Schulz, der Provinziallandtagsabgeordnete Landwirt Buchholz und viele andere.

Nach mehrstündiger Verhandlung wurde folgende einstimmig angenommene Resolution gefaßt:

„Die am 19. März 1924 im Festsaal des Landtages versammelten Vertreter von Landwirtschaft, Handel, In-

dustrie und Schiffahrt, soweit sie an der Regulierung der Oder interessiert sind, unter Beteiligung von Abgeordneten aller Parteien des Landtages, des Reichstages, des Staatsrates, des Reichsrates und des Reichswirtschaftsrates beschließen einstimmig: die Preußische Staatsregierung zu ersuchen, die im Interesse der Landeskultur ebensowohl wie im Interesse der Schiffahrt unbedingt notwendigen Baggerarbeiten Küstrin-Raduhn in deren gesetzlich festgelegtem Umfange, gegebenenfalls unter Verwendung von Mitteln der Erwerbslosenfürsorge, unverzüglich fortzuführen und zur Tragung der Kosten auch das Reich mit heranzuziehen.

Gleichzeitig wird die Aufmerksamkeit der Reichs- und Staatsregierung erneut auf den Bau des Staubeckens von Ottmachau hingelenkt, ohne dessen Schaffung alle Regulierungsarbeiten der Oder für die Schiffahrt keine endgültige Lösung bringen können. Es wird daher die schleunige Inangriffnahme auch dieser Arbeiten gefordert."

Es ist zu hoffen, daß diese bedeutsame Versammlung mit dazu beiträgt, die Reichs- und Staatsregierung zu veranlassen, ihre Aufmerksamkeit endlich der im Schiffahrtsinteresse sowohl wie im Interesse der Landeskultur dringend notwendigen Sanierung der Oder zuzuwenden. Seit Jahrzehnten ist hier unendlich viel versäumt und für den Wohlstand des deutschen Ostens steht bei weiteren Versäumnissen viel auf dem Spiele.

Kanalverbindung zwischen Elbe, Oder und Donau. Am 11. Januar 1924 wurde unter Teilnahme der Reichenberger Handelskammer eine informative Beratung über das Kracmersche Projekt einer Kanalverbindung zwischen der Elbe, Oder und Donau abgehalten, bei welcher Herr Ingenieur Gottstein ein ausführliches Referat über dieses neue Projekt erstattete. Der Referent erklärte u. a., daß der charakteristische Unterschied zwischen dem neuen Projekte und demjenigen der Wasserstraßendirektion darin besteht, daß Kracmer für die Linienführung des Kanales das Tal der Sazawa und Schwarzawa über Brünn vorsieht, während das Projekt der Wasserstraßendirektion die kanalisierte Mittelelbe von Melnik bis Parduwitz benützt, von wo aus dann die Verbindung an den Donau-Oderkanal über Olmütz nach Prerau hergestellt werden soll.

Kracmer führt unzählige Vorteile ins Treffen, die für seine Linienführung sprechen, geht aber dabei vielfach von irrigen Voraussetzungen aus, so daß diese Vorteile vor einer objektiven Kritik nicht bestehen können.

Der einzige wirkliche Vorteil seines Projektes ist lediglich die wesentlich kürzere Verbindung zwischen Brünn und Prag. Es würde jedoch kaum schwer fallen, festzustellen, welche Mengen von Massengütern im Lokalverkehr zwischen Brünn und Prag zum Austausche gelangen und ob es sich daher rechtfertigen ließe, diesem Verkehre zuliebe alle übrigen Vorteile des nördlichen Kanalweges aufzugeben, zumal auch Brünn nach dem alten Projekte günstige Verbindungen mit den mitteleuropäischen Hauptverkehrsströmen erhält und schon seiner Lage nach mehr nach der Donau und Oder gravitiert.

Für die Wahl eines Großschiffahrtsweges ist überhaupt die wirtschaftlich günstigste Verbindung mit den bestehenden natürlichen Hauptverkehrsströmen, in unserem Falle mit der Elbe, Oder und Donau und durch diese mit dem Meere, also mit Hamburg, Stettin, Sulina maßgebend, keineswegs bloß lokalwirtschaftliche oder lokalpolitische Standpunkt, von denen Kracmer fast ausschließlich ausgeht.

Selbst die Behauptung Kracmers, daß sein Projekt ganz bedeutend weniger Anlagekosten erfordert als der Wasserweg über Pardubitz, entspricht keineswegs den Tatsachen.

Auf Grund der informativen Verhandlung, an die sich eine lebhafte Debatte anschloß, gelangte der Elbeverein zu der Ueberzeugung, daß vom Standpunkte der Elbeschiffahrt und aller an derselben interessierten Kreise die Linienführung des Elbe-Oder-Donauschiffahrtskanals über die Sazawa und Schwarzawa in keiner Weise dem wirtschaftlichen Standpunkte gerecht wird, während die Linie über Melnik—Pardubitz—Prerau in jeder Hinsicht den Anforderungen des Schiffahrtsbetriebes der Industrie und des Handels, und zwar im gesamtstaatlichen Interesse entspricht.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Jahresbericht 1923.

Betriebs- und Verkehrs-Verhältnisse.

Die Oderschiffahrt blickt, obwohl sie unter günstigen Verhältnissen aufgenommen wurde, auf ein selten trauriges Jahr zurück. Bei Beginn des Berichtsjahres war vollschiffiges, eisfreies Wasser vorhanden und nur in der zweiten Februarhälfte trat eine Behinderung durch Eis in der Dauer von ungefähr 10 Tagen ein. Im weiteren Verlaufe verschlechterten sich die Wasserverhältnisse von Mitte Juni an ständig, und es kam schließlich Ende Juni zu einer nahezu vollständigen Einstellung der Schiffahrt einschließlich der Eildampferbetriebe, welche bis gegen Mitte Oktober währte. Damit mußten natürlich auch die oberschlesischen Kohlenverschiffungen, die für die Oderschiffahrt von ausschlaggebender Bedeutung sind, unterbleiben und Groß- und Kleinbetriebe gerieten schließlich in eine geradezu katastrophale Lage. Es wird längerer Zeit und günstiger Verhältnisse bedürfen, um sich hiervon wieder zu erholen. Ein großer Teil der Privatschiffer war angesichts der schwierigen Verhältnisse in die Zwangslage versetzt, die Erwerbslosenfürsorge in Anspruch zu nehmen.

Mitte Oktober trat eine Besserung der Wasserstandsverhältnisse ein, aus welcher sich schließlich, und zwar anhaltend Vollschiffigkeit herausbildete. Nur in der Zeit vom 18. bis 23. November war noch eine Störung zu verzeichnen infolge von Eisbildungen. Es war nur nach und nach möglich, nach der eingetretenen Besserung der Verhältnisse den Betrieb wieder in normale Bahnen zu leiten, weil sich besonders auf der oberen Oder — von Breslau bis Coselhafen — starke Ansammlungen von Kähnen gebildet hatten, welche Anfang November zu einer behördlichen Sperrverfügung des Bergverkehrs führten. Diese Verfügung wurde am 16. November wieder aufgehoben.

Eine reichsseitige Unterstützung der Oderschiffahrt erfolgte dadurch, daß die Reichseisenbahn für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks) aus Deutsch-Oberschlesien für die Zeit vom 22. November bis 22. Dezember einen Notstandstarif von den Gruben nach den Umschlagsplätzen Coselhafen, Oppeln und Breslau einführte, welcher eine 30prozentige Ermäßigung gegen die normalen Sätze bedeutete.

Von den verschiedenen Verkehrsrichtungen hatte der Bergverkehr Hamburg/Schlesien und Oberschlesien wegen der in Betracht kommenden längsten Reisedauer unter der rapiden Geldentwertung und deren Folgen am schwersten zu leiden. Wie auf den anderen Stromgebieten machte

sich auch auf der Oder der ungesunde Wettbewerb der Reichseisenbahn schädigend bemerkbar. Bei den schnell aufeinander folgenden, immerhin aber ungenügenden Erhöhungen der Eisenbahntarife war es ein natürliches Bestreben der Verlader, möglichst noch den jeweilig geltenden billigen Tarif zu genießen. Wenn auch bei Verladebereitschaft der Wasserweg sich noch günstiger stellte als die Bahnbeförderung, so wäre der Vorteil doch dadurch wieder ins Gegenteil verkehrt worden, wenn die Verlader nach Eintreffen der Güter am Oder-Umschlagplatze — nach einer Zeit von mindestens 3 bis 5 Wochen — für die Weiterfracht die inzwischen eingetretene einmalige oder mehrmalige Erhöhung der Eisenbahntarife tragen mußten.

Eine bedauerliche Schwächung der deutschen Oderschiffahrt hat die in das Berichtsjahr fallende Durchführung des Spruches des amerikanischen Schiedsrichters vom 6. Juli 1922 gebracht, wonach auf Grund des Vertrages von Versailles die Abgabe von 5340 PS. Dampfkraft und 33 700 Tonnen Kahnraum an die Tschechoslowakei bewirkt wurde. Die Schiffsabgabe an Polen steht außerdem noch bevor.

In den Vorarbeiten für die Internationalisierung der rein deutschen Oder ist eine Stockung eingetreten; die für den Februar 1923 nach Breslau einberufene Tagung der Internationalen Kommission wurde abgesagt und auf Januar 1924 verschoben.

Wirtschaftsverhältnisse.

In der Richtung zu Tal war auf der Oder von Oberschlesien nach Hamburg im Frühjahr außer den Kohlenverschiffungen ein besonders reger Verkehr in Fertigeisen zu verzeichnen. Das Oberschlesische Hüttengebiet mußte hierin Ersatz und Aushilfe leisten für die durch den Einbruch in das Ruhrgebiet daselbst lahm gelegte und abgeschnittene Eisenindustrie. Angesichts der im Juni eingetretenen Niedrigwasserkalamitäten mußte die Oderschiffahrt aber auf diese Geschäfte wieder verzichten.

In der Richtung zu Berg fiel der Oderschiffahrt ebenfalls infolge des Ruhreinbruches ein entsprechender Teil der sonst von dem Ruhrgebiet benötigten Erze zu. Auch in Getreide waren die Andienungen bis Mitte Juni recht lebhaft. Nach Ueberwindung der Kleinwasserperiode bewegten sich die Verschiffungen im Verkehr von Hamburg nach der Oder nur in sehr mäßigen Grenzen, obwohl dann durch die Umgestaltung der Bahnfrachten selbst für Erze bei Benutzung des Wasserweges ein Vorteil geboten war. Besonders die Mitte November zu beachtende Einwinterungsgefahr ließ eine Abkehr von dem inzwischen eingewöhnten Bahnweg nicht aufkommen, sehr zum Nachteil der in großer Anzahl in Hamburg leer liegenden Oderkähne, für welche eine schleunige Rückkehr nach ihrem hauptsächlichsten Erwerbsfeld, dem Odertalgeschäft, erwünscht gewesen wäre.

Saale.

Jahresbericht 1923.

Der Verkehr auf der Saale konnte, nachdem die Schleusen zu Alsleben und Rothenburg repariert waren, Ende Februar wieder aufgenommen werden. Der Wasserstand war bis Mitte des Jahres günstig, verschlechterte sich jedoch in der zweiten Hälfte dergestalt, daß nur die Hälfte der Tragkraft der Fahrzeuge ausgenutzt werden konnte. Eine Besserung, die die volle Beladung der Fahrzeuge gestattete, trat Anfang November ein und hielt bis Schiffahrtsschluß an.

Der Bergverkehr hatte durch die Folgen der Ruhrbesetzung sehr zu leiden und wurden die übernommenen Transporte infolge der Tarifpolitik der Eisenbahn und der rapiden Entwertung des Geldes in den meisten Fällen mit starken Verlusten ausgeführt.

Im Verkehr von den Saaleplätzen hat die Saaleschiffahrt reichlichere Beschäftigung gefunden, sodaß infolge des geringen Bergverkehrs der Laderaum in den Monaten Oktober und November knapp wurde und Leerraum von der Elbe nach dort geschleppt werden mußte. Wenn sich die Einnahmen bei solchen Ladungen günstiger stellten, so ließ die schnelle Entwertung des Geldes auch hier keinen Nutzen; in den meisten Fällen war die Fracht schon aufgezehrt worden, bevor das Fahrzeug die Saale verlassen hatte.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 7. April. Der Verkehr nach Hamburg, der nach mehrmonatlicher Winterruhe am 9. 3. wieder aufgenommen war, wurde durch den Hamburger Hafenarbeiterstreik schwer getroffen; da in Hamburg weder Ein- noch Ausladung möglich war. Nach der am 24. 3. erfolgten Beilegung des Hafenarbeiterstreiks wurde der Verkehr durch Hochwasser auf der Elbe erneut gestört. Leerfahrzeuge wurden an der Wittenberger Elbebrücke festgehalten. Der Verkehr nach der Oder wurde erst am 26. und 27. März aufgenommen, ebenso der Verkehr auf dem Hohenzollernkanal nach Stettin. Hochwasser der Oder brachte aber auch hier die Schiffahrt zum Teil zum Stillstand, wodurch der Verkehr nach Berlin stark beeinflußt wurde. Die Schiffahrt nach Mecklenburg konnte bisher noch nicht wieder aufgenommen werden, da die mecklenburgischen Seen, insbesondere der Müritzsee, wegen Eis noch nicht befahrbar sind. Man rechnet aber bestimmt am 9. bezw. 10. mit der Wiederaufnahme der Schiffahrt in dieser Verkehrsbeziehung.

Jahresbericht 1923.

Bei offenem Wasser konnte von Anfang des Jahres 1923, bis auf kurze Behinderungen im Februar, der Schiffahrtsbetrieb nach den Märkischen Wasserstraßen ausgeführt werden; während der ersten Monatshälfte brachte Hochwasser und in der zweiten Hälfte Eisgang die Schiffahrt vorübergehend zum Erliegen. Eine Erschwerung der Fahrten ergab sich im Sommer und Herbst durch Niedrigwasser, das hauptsächlich von Mitte August bis Anfang Oktober für die Schiffahrt sich fühlbar machte. Kurz vor Weihnachten setzte starker Frost ein, der den Wasserverkehr zur Einstellung zwang.

Das Güterangebot im Bergverkehr von Hamburg nach den Märkischen Wasserstraßen ließ viel zu wünschen übrig. Bis auf die ungleichmäßig auftretenden Transporte in Getreide und englischen Kohlen waren Massengüter von Bedeutung nicht am Markte. Die Hauptursache der schlechten Verkehrslage ist auf die Besetzung des Ruhrgebietes zurückzuführen, die zur Folge hatte, daß eine anhaltende Markverschlechterung eintrat und die deutsche Kaufkraft im Auslande untergrub. Ungünstig beeinflußt wurden die Ergebnisse der Flußschiffahrt noch besonders durch die gleichgültige Tarifpolitik der Reichseisenbahn, die bei der Inflation mit Erhöhung ihrer Frachtsätze schwerfällig folgte und damit ihre Konkurrenz, die Binnenschiffahrt, teilweise lahmlegte. Infolge der sprunghaft fortschreitenden Markentwertung haben die Schiffahrttreibenden oft unter Selbstkostenpreis fahren müssen; erst nach Einführung wertbeständiger Tarife bei der Reichsbahn ergab sich auch eine Besserung für die Schiffahrt. Im Talverkehr von den Märkischen Wasserstraßen hat sich gegen die ruhige Geschäftslage der Vorjahre nichts Wesentliches geändert.

Der Eildienst wickelte sich in bisheriger Weise ab und entsprach den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen.

Elbe.

Magdeburg, 10. April. Während der Monate Januar und Februar d. J. war der Schiffahrtsbetrieb auf der Elbe infolge Eisstandes zur vollständigen Winterruhe gezwungen. Zwar gelang es den Eisbrechern am 12. Februar, den auf der Mittelelbe zwischen Lostau und dem Herrenkrug (unterhalb Magdeburg) befindlichen Eisschutz zu beseitigen, doch konnte danach die Schiffahrt noch immer nicht aufgenommen werden, da bis Ende Februar in den Morgenstunden stets größere Kältegrade zu verzeichnen waren und hierdurch Neueis hervorgerufen wurde. Außerdem hatte sich auf der Oberelbe bei Clöden ein Eisschutz gebildet, sodaß es nicht angängig war, sich mit den Fahrzeugen aus den Winterhäfen in die freie Elbe hinaus zu wagen. Anfang März versuchten dann doch einige Schiffahrtsgesellschaften Abschleppungen von Hamburg bergwärts vorzunehmen; da aber täglich mit dem Abgang des Eises auf der Oberelbe, zu dessen Entfernung die an diese Stelle von Magdeburg beorderten drei Eisbrecher tätig waren, zu rechnen war, mußten diese Kähne jedoch auf der Mittelelbe angehalten und in Schutz gebracht werden. Am 14. März endlich gelang es den Eisbrechern, den Rest des noch bei Clöden festsitzenden Eises in Bewegung zu bringen. Daraufhin konnte am 17. März der Schiffahrtsbetrieb von den Unternehmungen in beschränktem Umfange wieder aufgenommen werden. — Die während der Winterzeit in Hamburg zur Beladung gekommenen, sowie die auf der Unterelbe überwinterten Fahrzeuge gelangten sodann zur Beförderung. Im Talverkehr ab Magdeburg kamen etliche Salzladungen zur Verschiffung, während von Sachsen die üblichen Stückgutladungen zu melden waren. In Aussig sind besonders Verschiffungen an Zucker, Schnittholz, Walzdraht und Stückgüter zu erwähnen. An der Oberelbe fehlte es in der zweiten Monatshälfte zeitweise an Leerraum und wurde dieser von den Gesellschaften durch teilweise Leerschleppungen von Hamburg nach Böhmen herangezogen. Ferner ist noch zu erwähnen, daß bei Beginn der Schiffahrt eine größere Störung dadurch hervorgerufen wurde, daß die Hamburger Hafenarbeiter und Bugsierdampfer-Besatzungen am 11. März wegen Lohnforderungen und Regelung der Arbeitszeit in Streik traten, welcher erst am 25. März nach ergangenem Schiedsspruch des Reichsarbeitsministers wieder beigelegt wurde. Danach war der Güterumschlag in Hamburg lebhaft. Die Hamburger Reeder, bemüht, ihre Seeschiffe schnellstens zu entlöschen, versuchten, fremden Kahnraum zu gewinnen, was die Anteilfrachten Hamburg/Böhmen am 26. 3. von 12 auf 15 Pfg., am 27. 3. von 15 auf 27 Pfg. und am 28. 3 von 27 wieder zurück auf 15 Pfg. und demgemäß auch eine Festigung der Flußfrachtsätze brachte.

Hamburg. Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer über den Monat März: Die Flußschiffahrt ruhte noch fast den ganzen Monat hindurch infolge des harten Winters. Das langasme Nachlassen des Frostwetters hatte den Vorteil, daß auf diese Weise die großen Schneemassen im Quellgebiet langsam auftauten, so daß das Hochwasser in erträglichen Grenzen blieb. Eine weitere Ursache für die Flaute in der Flußschiffahrt war der 14tägige Hafenarbeiterstreik in Hamburg. Dort hat sich in dieser Zeit eine große Menge von Dampfern und Ladung angesammelt. Die Dampfer, welche keinen Kaiplatz bekommen konnten, entluden in Schuten und Kähne; Mangel an Kahnraum und Anziehen der Frachten waren die Folge. Für größere Partien Schwergut im Bergverkehr von Hamburg werden exkl. Bugsierlöhne folgende Frachten notiert: nach Magdeburg 0,43 G.-Mk., nach Barby 0,45 G.-Mk., nach Aken 0.46 G.-Mk., nach Dresden 0,68 G.-Mk., nach Halle 0,60 G.-Mk., nach Breslau 0,86 Goldmark für 100 kg.

Jahresbericht 1923.

Betriebs- und Verkehrs-Verhältnisse.

Bei mildem Wetter standen der Ausübung des Betriebes der Elbeschiffahrt zu Beginn des Jahres zunächst keine Schwierigkeiten entgegen; lediglich an den tschechoslowakischen Plätzen mußte die Schiffahrt für wenige Tage die Winterschutzhäfen aufsuchen. Im Februar stellte sich Hochwasser ein, das zu Höchstwasserständen von 484 cm über Null am Magdeburger und 415 cm über Null am Dresdner Pegel führte, welche die Durchfahrt unter den Brücken verhinderten, so daß die Abschleppungen ab Hamburg am 12. Februar eingestellt werden mußten; am oberen Stromlauf war die Stillegung der Schiffahrt schon früher erforderlich geworden. Noch hatte sich das Hochwasser nicht verlaufen, als eine Kälteperiode einsetzte, die zu Eisbildungen führte, wodurch der Betrieb abermals zum Stillstand gezwungen wurde und nach eingetretenem Witterungsumschlag erst in der letzten Februarwoche wieder aufgenommen werden konnte. Im weiteren Verlauf waren Wasserstands- und Betriebsverhältnisse günstig und erst im Juli war ein Rückgang des Wassers zu beobachten; damit trat eine allmähliche, teilweise sehr starke Einschränkung der zulässigen Tauchtiefen ein. Als niedrigste Pegelstände wurden abgelesen am 5. und 6. September 209 cm unter Null am Dresdner Pegel und am 23. und 24. September 18 cm über Null am Magdeburger Pegel. Immerhin aber blieben Störungen aus Anlaß des Niedrigwassers vermieden. Daß der Betrieb auch in der Niedrigwasserperiode aufrecht erhalten werden konnte, ist vor allen Dingen den Bemühungen der Schiffahrttreibenden — mit Unterstützung der Handelskammer — auf Sicherung des Betriebes bei Kleinwasser und Instandhaltung des Fahrwassers zu danken. Der Handel hat auch zu Zeiten niedriger Wasserstände ein großes Interesse an der Aufrechterhaltung eines ungestörten Elbeschiffahrtsbetriebes; es ist daher zu wünschen, daß die zunächst in freier Vereinbarung unter den Schiffahrttreibenden eingeführten Beschränkungen bei Niedrigwasserperioden recht bald behördlich für diejenigen Schiffahrttreibenden, die sich der freien Vereinbarung nicht anschließen, festgelegt werden. Die Vorbereitungen hierzu sind in Angriff genommen. Um die Weihnachtszeit setzte scharfer Frost ein, der zu beschleunigter Aufsuchung der Winterschutzhäfen nötigte. Am 24. Dezember wurde der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb für geschlossen erklärt und fast gleichzeitig waren alle Schiffsbewegungen unmöglich geworden.

Wirtschaftsverhältnisse.

Der Güterverkehr war in der Richtung zu Berg ab Hamburg das ganze Jahr hindurch ungenügend.

Die an sich nicht sehr bedeutenden seeseitigen Zufuhren mußten in ihrem überwiegenden Teile zum Abtransport in das Inland infolge der ungesunden Tarifpolitik der Reichseisenbahn, die den Wettbewerb der Binnenschiffahrt immer mehr und mehr erschwerte, dem Schienenwege überlassen werden. Die Eisenbahn unterließ es, sehr zum Nachteil der Schiffahrt, besonders in den Zeiten des sich in jähem Absturz bewegenden Markverfalles, der nach kaufmännischer Auffassung selbstverständlichen Rücksichtnahme der Ausgabendeckung durch die Einnahme auch ihrerseits genügende Beachtung zu schenken.

Im Verkehr zu Berg ab Hamburg sind zu erwähnen vorübergehend stärkere Andienungen an Getreide der Reichsgetreidestelle, die aber in den Herbstmonaten, zu einer Zeit, als nach Einführung der Goldmark bei der Eisenbahn die Benutzung des Elbeweges recht beträchtliche Vorteile bot, vorübergehend ganz aufhörten und erst gegen Jahresende wieder einsetzten. In der ersten Jahreshälfte waren noch vorübergehend größere Mengen englischer Kohle zu befördern, u. a. auch für den Betrieb der Reichsbahn. In der Regel blieben aber die Kohlenzuwei-

sungen dann wieder aus, wenn die Umschlagsmöglichkeiten an der Bahn eine schlanke Ueberladung von Schiff zum Waggon gestatteten. An sonstigen größeren Massentransporten sind zu erwähnen Koks und Bauxit. Das Geschäft nach der Tschechoslowakei ging zunächst immer weiter zurück, besonders infolge der Steigerung des Wertes der tschechischen Krone und hat erst in den Herbstmonaten, nach Einführung der Goldmarkberechnung bei der Eisenbahn, allmählich wieder eine Belebung erfahren. Im großen und ganzen war das Berggeschäft aber, wie bereits erwähnt, ungenügend, sodaß die vorliegenden Gütermengen nicht annähernd genügten, um die aus dem Talgeschäft leer werdenden Schiffsräume in normaler Zeit wieder beladen zu können. Demgegenüber war die Beschäftigung im Talverkehr fast das ganze Jahr hindurch recht lebhaft und die Unternehmungen mußten daher fortgesetzt unter Aufwendung teurer Schleppkosten leere Räume zur Verwendung im Talgeschäft stromaufwärts schleppen lassen. Besonders nach Beginn der böhmischen Zucker-Campagne machte sich ein starkes Raumbedürfnis an den tschechoslowakischen Umschlagsplätzen geltend zum Abtransport der gewaltigen, aus einer reichen Ernte stammenden Mengen. Auch im Talverkehr von Sachsen fand die Elbeschiffahrt fast während der ganzen Saison reichliche Betätigung.

Durchschnitts-Frachtenstand.

Im Verkehr zu Berg ab Hamburg.
Für Schwergüter nach:

	Magdeburg	Riesa
	Papiermark	Papiermark
Januar	734.32	1385.16
Februar	1 469.60	3 103.60
März	2 150.—	3 650.—
April	2 150.—	3 716.—
Mai	2 043.70	3 467.30
Juni	2 055.26	3 531.58
Juli	31 908.—	54 700.—
August	351 060.—	736 064.—
September	1 791 250.—	2 843 000.—
	Goldpfennige	Goldpfennige
September	59	97
	Tarifpfennige	Tarifpfennige
Oktober	220	362
	Goldpfennige	Goldpfennige
Oktober	60	99
November	55	87
Dezember	46	71,4

Talwärts betrugen die Durchschnittsfrachten:
Nach Hamburg:

	Zucker ab Aussig	Salz ab Magdeburg	Kohle ab Riesa u. Dresden
Januar	Durchschnittsfracht Kc. 5.— per 100 kg.	243.72	320.—
Februar		473.04	480/720.—
März		728.06	1000.—
April		750.—	1000.—
Mai		706.45	1000.—
Juni		768.50	1500.—
Juli		3648.40	3/12000.—
August		100710.—	24000/240000.—
September		2757166.—	360000/7000000.—
			Mark per 100 kg
Oktober		316928400.—	50 Gpfg. × Bahnmultiplik.
			50 „ 1 Gmk. = 1 sh.
November		149 Milliard.	50 „ 1 „ =10/42Doll.
Dezember		300 Milliard.	50 „ Goldmark-Zahl.
			15% Zuschl.beiPapierm. „
		Mark per 100 kg.	per 100 kg

Die Kohlenfracht ab Aussig nach Hamburg betrug
für März Kc. 34.—
„ April Juli „ 20/22.—
„ November „ 25.—
per 1000 kg

Die Beschäftigung in der Elbschiffahrt entsprach der geschilderten allgemeinen Geschäftslage.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 8. April. Der Schleppverkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal wurde am 3. März 24 wieder aufgenommen. In der Zeit vom 3. bis 29. 3. wurden angemeldet für Schleuse I 1102 Kähne, aus den Zechenhäfen abgeschleppt zum Rhein 1063, nach Osten 87 Kähne, den Zechenhäfen zugeführt vom Rhein 1070 Kähne, von Osten 115 Kähne, Durchgangsverkehr nach Westen 93, nach Osten 36.

Verkehr Hafen Münster. Es liefen insgesamt 4075 t ein. Der Eingang bestand aus 2654 t Brotgetreide, 198 t Futtergetreide, 246 t Holz, 977 t sonstige Güter. Ab Münster wurden verfrachtet im Monat März 6539 t, und zwar 3950 t Zement, 2589 t Erz. Die Umschlagseinrichtungen waren sehr gut beschäftigt.

Verkehr Schleuse Münster. Bei Wiederaufnahme der Schiffahrt am 9. 3. war der Verkehr bei Schleuse Münster wie folgt: Woche vom 9. 3. bis 15. 3. zu Berg 11 Schleppzüge mit 9 leeren und 18 beladenen Kähnen, Gesamtmenge 10 020 t; zu Tal 18 Schleppzüge mit 2 leeren und 50 beladenen Kähnen, Gesamtmenge 25 113 t. Woche vom 16. 3. bis 22. 3. zu Berg 36 Schleppzüge mit 55 leeren und 60 beladenen Kähnen, Gesamtmenge 31 860 t; zu Tal 34 Schleppzüge mit 9 leeren und 94 beladenen Kähnen, Gesamtmenge 45 823 t; Woche vom 23. 3. bis 29. 3. zu Berg 35 Schleppzüge mit 40 leeren und 72 beladenen Kähnen, Gesamtmenge 37 231 t; zu Tal 29 Schleppzüge mit 1 leeren und 76 beladenen Kähnen, Gesamtmenge 38 136 t.

Verkehrsbericht des Schleppamts Duisburg-Ruhrort vom 1. März bis 5. April 1924.

Rhein-Herne-Kanal.

Woche	Angemeldet für Schl. 1	Aus d. Zechenhäf. abgeschleppt		Den Zechenhäfen zugeführt		Durchgangsverkehr nach	
		z. Rhein	n. Osten	v. Rhein	v. Osten	Westen	Osten
3.—9.	292	252	7	184	1	—	2
10.—15.	217	262	8	267	14	15	6
17.—22.	299	257	23	305	44	42	9
24.—29.	294	292	49	314	56	36	19
31.—5.	392	289	59	313	52	47	10
	1494	1352	146	1383	167	140	46

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Regensburg, 7. April. Der Schiffsverkehr auf dem Donau-Main-Kanal wurde mit Anfang dieses Monats in vollem Umfang wieder aufgenommen. In der Hauptsache gelangt Langholz zur Verchiffung, das dann ab Bamberg mainabwärts geflößt wird. Auf der Donau werden z. Zt. größere Mengen Salz ab Regensburg verfrachtet. Die Schiffe können in Anbetracht des guten Wasserstandes voll abgeladen werden. Für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr finden nach allen Richtungen nunmehr wieder fahrplanmäßige Abfahrten statt.

Rhein.

Kehl, 5. April. Der Verkehr im Monat März war sehr mäßig, er hat jedoch seit dem 1. 4. infolge Beginnens der Reparationslieferungen nach Italien erheblich zugenommen. Hinzu kam, daß einige für Straßburg bestimmte Schiffe den hiesigen Hafen anliefen, um den Folgen des Straßburger Hafenarbeiterstreiks zu entgehen. In einer Ende März in Straßburg abgehaltenen Sitzung

hiesiger Reedereivertreter wurde folgender Tarif für Schlepplöhne Straßburg-Kehl nach Mannheim festgesetzt: für leere Kähne bis zu 1000 t 70 hfl, bis zu 1500 t 80 hfl, darüber 90 hfl, für beladene Kähne in derselben Größenabstufung bei 1/4 Ladung 84, 96 und 108 hfl, bei halber Ladung 98, 112 und 126 hfl; für mehr als halbe bis ganze Ladung 112, 128 und 144 hfl. Die Verschleppungen von Straßburg nach Kehl und umgekehrt unterliegen der freien Vereinbarung. Für Verschleppungen ab Straßburg-Kehl nach Karlsruhe werden 60 % und für solche ab Lauterburg nach Mannheim werden 80 % der Straßburg-Kehler Sätze Anwendung finden.

Mannheim, 5. April. Der günstige Wasserstand des Rheins läßt z. Zt. eine lebhafte Tätigkeit zu. Besonders nach dem Oberrhein ist die Schiffahrt sehr rege. Geringes Fallen des Wassers am Oberrhein ist bisher ohne Einfluß; bei einem Stand von 1,62 m am Hüninger Pegel können die Schiffe noch, ohne gelichtet zu werden, durchschleppen. Schleppkraft ist ausreichend vorhanden. Die Schlepplöhne betragen nach Karlsruhe 45—50 Cts., nach Kehl-Straßburg 90 Cts. bis 1 hfl pro Tonne. Das Talgeschäft nach der Ruhr ist weniger lebhaft. Zum Versand kommen nur Holz und Abbrände. An Schleppkraft zu Tal ist z. Zt. großer Mangel; die vom Reedereiverein festgelegten Schlepplöhne sind infolgedessen um 50 bis 100 % überschritten worden. Auch die Neckarschiffahrt ist bei dem günstigen Wasserstand in vollem Gange. Von den hier ankommenden mit Salz und Holz beladenen Neckarschiffen werden erstere in Rheinschiffe übergeschlagen, während letztere direkt nach dem Niederrhein oder nach Holland weiter schleppen.

Mainz, 5. April. Bei günstigem Wasserstand ist der Verkehr auf dem Rhein, wie auf dem kanalisierten Main sehr lebhaft. Der hiesige Brückenpegel verzeichnet einen Wasserstand von über 1½ m, die meisten Schiffe können daher ihre Ladefähigkeit voll ausnützen. Die Nachfrage nach leeren Schiffen ist rege, doch ist bisher noch kein Mangel an Leerraum aufgetreten. Die Kahnmiete betrug in der letzten Woche 6—6½ Cts. pro Tonne und Tag. Die Waggongestellung ist ebenfalls befriedigend. Infolge Mangels an Schleppkraft in den letzten Tagen zogen die Schlepplöhne bis 50 % über den Normaltarif an. Auf dem Main herrscht reges Leben auf der Strecke Mainz—Aschaffenburg. Die amtliche Tiefe des Fahrwassers an der Kostheimer Schleuse beträgt 2,30 m, der Lohrer Pegel verzeichnet noch über 2 m, so daß die Kähne auch hier ungeleichtert die obermainischen Plätze erreichen. Die Flößerei auf dem Rhein und Main entwickelt sich ziemlich lebhaft. Die Neckar- und Moselschiffahrt wird bei günstigem Wasserstand betrieben. Die Hebungsarbeiten des zu Klein-Steinheim gesunkenen Kahnes „Clementine" sind noch im Gange.

Köln, 5. April. Während des Monats März hat sich in der Verkehrslage nichts geändert, die allgemeine wirtschaftliche Depression sowie der durch Beförderung von Reparationsgut bedingte Mangel an Leerraum haben auf die hiesigen Umschlagsziffern sehr hemmend gewirkt. Das Monatsergebnis im Gesamtverkehr ist annähernd das gleiche wie im Februar, doch lassen die ersten Apriltage einen weiteren Rückgang erkennen.

Duisburg-Ruhrort, 8. April. In hiesiger Gegend waren die Wasserstandsverhältnisse auf dem Rhein im März weniger günstig, als im Vormonat. Die Ablademöglichkeit nach dem Oberrhein betrug zu Anfang des Monats nur 1,70—2 m, erst in den letzten Tagen konnte der Tiefgang der Schiffe voll ausgenützt werden. Der Kohlenversand zu den Kippern der hiesigen Häfen war im Verhältnis zum Monat Februar um vieles umfangreicher. Er hat jedoch insofern eine Umstellung erfahren, als die herangeführten Mengen fast ausschließlich Reparationszwecken dienen, freie Mengen kommen nur wenig zum Versand. Die Tageseingänge an Kohlen waren zeitweise so stark, daß die Eisenbahnregie dazu überging, die Hafenbahnhöfe vom 14.—26. März für neue Sendungen — ausgenommen Reparationskohlen — zu sperren. Die in Ladung liegenden Fahrzeuge wurden schneller als sonst fertiggestellt. Zurückzuführen war dies jedoch außer auf die schnellere Heranführung der Kohlen auch darauf, daß die Kähne infolge des niedrigen Wasserstandes in ihrer Abladetiefe sehr beschränkt waren und Mengen bis zur Hälfte ihres Ladevermögens zurücklassen mußten. So entstand stellenweise auch große Nachfrage und Mangel an Kahnraum, die auf die Schiffsfrachten und -mieten zurückwirkten. Die Fracht nach Rotterdam stieg im Laufe des Monats von 0,75 auf 1,80 fl, bei teilweise freiem Schleppen und 15 Tagen Garantie. Der Schleppverkehr zum Oberrhein hat gegen den Vormonat keine wesentliche Veränderung erfahren; der Schlepplohn blieb auf derselben Höhe (1,20—1,30 G.-Mk. je Tonne, Basis Ruhrort Mannheim).

Rotterdam, 6. April. Die erhöhten Anfuhren von Eisenerz und die Nachfrage nach Kahnraum an der Ruhr und auf dem Rhein-Herne-Kanal zeitigten im Monat März eine geringe Zunahme der Beschäftigung im Schiffahrts- und Hafenbetrieb. Schiffsfracht und Tagesmiete sind zeitweilig stark gestiegen. Für Erze nach den Ruhrhäfen zahlte man 0,55—1,70 fl per 2000 kg ausschließlich Schlepplohn bei viertel und halber Löschzeit. Bei Charterung in Tagesmiete wurden 5½— 6 Cts. pro Tagestonne bei 12 Tagen Garantie bezahlt. Für die Fahrt leer ab hier nach der Ruhr und dem Kanal und beladen mit Kohlen nach hier zurück wurden für Kanalschiffe 2½—6 Cts., für Rheinschiffe 5½—6 Cts. pro Tagestonne und freiem Schleppen bei 20 Tagen Garantie gezahlt. Infolge Steigens des Wassers stieg auch der Schlepplohn gegen Ende des Monats. Er bewegte sich zwischen 35 und 72½ Cts. Leere Schiffe bezahlen einen Schlepplohn entsprechend der Hälfte des ganz beladenen Schiffes, resp. der Hälfte von der Größe des Kahns. Die Tagesmiete für Schiffe mit Rohprodukten nach dem Oberrhein betrug 3½—5½ Cts. bei freiem Schleppen und freier Zurücklieferung an die Ruhr.

Bekanntmachungen.

a) Verordnungen der Zentralbehörden.

Verordnung über Abänderung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe. Der Herr Oberpräsident der Rheinprovinz, Rheinstrombauverwaltung, hat unter dem 1. April 1924 c. Nr. 2289 folgende Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt erlassen:

§ 1.

In § 6 der von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt unterm 10. September 1904 beschlossenen Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe wird die Bestimmung unter „h" gestrichen. Die nachfolgenden mit

„i“, „k“ und „l“ bezeichneten Vorschriften erhalten die Bezeichnung „h“, „i“ und „k“.

§ 2.

Diese Polizeiverordnung tritt am 1. April 1924 in Kraft.

Zuständigkeit in Sachen der Binnenschiffahrt. Der Reichsverkehrsminister teilt durch Erlaß vom 25. März 1924 folgendes mit:

„Nachdem auf Vorschlag des Herrn Reichssparkommissars durch Beschluß der Verwaltungsabbaukommission auch die bisher noch beim Reichswirtschaftsministerium verwalteten Angelegenheiten der Binnenschiffahrt der Wasserstraßenabteilung meines Ministeriums zugewiesen worden sind, bitte ich, zur Vereinfachung des Geschäftsganges in allen Angelegenheiten der Binnenschffhart, soweit das Reich beteiligt ist, sich an mich als den jetzt zuständigen Reichsminister wenden zu wollen.

Die Wiederaufbauangelegenheiten der Binnenschiffahrt werden in Zukunft in meinem Ministerium für das Reichsministerium für Wiederaufbau in derselben Weise bearbeitet, wie dies früher im Reichswirtschaftsministerium der Fall war.“

---

b) Bekanntmachungen der Rheinstrombauverwaltung.

Ausbesserungsarbeiten der Leinpfadbrücke über die Ahrmündung. Der Oberpräsident der Rheinprovinz, Koblenz, bittet mit Schreiben vom 15. März 1924 um Veröffentlichung folgender Bekanntmachung:

„Die oberhalb des Dorfes Kripp am Rhein bei Stromkilometer 127,3 über die Ahrmündung führende Leinpfadbrücke ist wegen dringender Ausbesserungsarbeiten bis auf weiteres für jeden Verkehr gesperrt.“

Schiffsunfälle oberhalb der Düsseldorfer Straßenbrücke. Die Rheinstrombauverwaltung teilt uns folgendes mit:

„Die Rheinstrombauverwaltung sieht sich veranlaßt, erneut auf die in der letzten Zeit sich wieder mehrenden Unfälle aufmerksam zu machen, welche durch Zusammenstoß auf sich selbst fahrender Fahrzeuge mit Landebrücken am rechten Ufer oberhalb der Düsseldorfer Straßenbrücke entstanden sind. Die Tatsache, daß es der Mehrzahl der auf sich fahrenden Kähne gelingt, ohne Fährnisse die Stromstrecke bei Düsseldorf zu befahren, beweist, daß diese Stromstrecke für einen erfahrenen Schiffer keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bietet. Die Schiffahrttreibenden müssen sich vergegenwärtigen, daß durch rücksichtsloses Darauflosfahren einzelner ihrer Mitglieder nicht nur das einzelne Fahrzeug in Gefahr gerät, sondern auch durch Havarien oder Eingriffe der Aufsichsbehörden für die gesamte Schiffahrt Behinderungen entstehen können.

Die Rheinstrombauverwaltung macht daher erneut auf die Bekanntmachung vom 16. November 1922 aufmerksam und bittet die hier enthaltene Anweisung für auf sich fahrende Kähne, von km 240,0—241,5 hart das linke Ufer anzuhalten, zu befolgen.“

Mit Rücksicht auf die auch in den letzten Monaten wieder mehrfach vorgekommenen Beschädigungen hat die Rheinstrombauverwaltung eine neue Besprechung auf Mittwoch, den 9. 4. d. J., in Düsseldorf anberaumt, über deren Ergebnis wir berichten werden.

Ankern und Manöverieren bei km 276,3 + 75. Der Herr Oberpräsident der Rheinprovinz, Rheinstrombauverwaltung, hat unter dem 25. 3. 1924 b. Nr. 2004 folgende Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt erlassen:

„Auf Anordnung der C. I. N. C. wird den Schiffahrttreibenden nachstehende Bekanntmachung in Erinnerung gebracht:

Die Schiffahrttreibenden werden auf folgendes aufmerksam gemacht:

Bei km 276,3 + 75 des linken Rheinufers hat die Gemeinde Homberg im Auftrag der belgischen Besatzungsbehörde landseitig des Leinpfades eine Tafel mit folgender Aufschrift aufstellen lassen:

„Von hier ab bis 400 m stromaufwärts Anliegestelle der Besatzungsbehörde. Das Ankern und Manövrieren für andere Schiffe verboten. Einfahrt in den Hafen bleibt gestattet.“

Der Chef der belgischen Mission der interalliierten Binnenschiffahrtskommission hat jetzt angeordnet, daß das Ankern und jedes Manövrieren der Schiffe in diesem Teile des Stromes mindestens bis zur Hälfte des Strombettes verboten ist, und hat ferner in Aussicht gestellt, daß Uebertretungen dieser Anordnung von der belgischen Militärgerichtsbarkeit abgeurteilt werden.“

Floßdurchfahrt durch das Binger Loch. Der Herr Oberpräsident der Rheinprovinz — Rheinstrombauverwaltung — teilt uns durch Schreiben vom 23. März d. J. c. d. Nr. 2103 folgendes mit:

„Durch Bekanntmachung vom 29. 2. 1924 (siehe „Rhein“ S. 49) ist mit Rücksicht auf den einen Teil des Fahrwassers bei km 30,3 versperrenden gesunkenen Kahn die Floßschiffahrt auf dieser Strecke verboten. Die Rheinstrombauverwaltung will nun die Floßdurchfahrt unter gewissen Bedingungen widerruflich gestatten. Diese Bedingungen sind beim Wasserbauamt Bingerbrück einzuholen und gewissenaft zu befolgen. Verstöße hiergegen werden nach der Rheinschiffahrtspolizeiordnung bestraft.“

Brückenschlagübungen bei Mainz. Der Herr Oberpräsident der Rheinprovinz, Rheinstrombauverwaltung, hat unter dem 27. März 1924 c. Nr. 2308 folgende Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt erlassen:

„Auf Befehl der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission in Köln wird folgendes zur Kenntnis der Schiffahrttreibenden gebracht:

In der Zeit vom 24. März bis zum 18. April 1924 finden Brückenschlagübungen mit Kähnen auf dem Rheinarm zwischen dem rechten Ufer und der Peters-Aue vor Mainz statt. Da der in Betracht kommende Rheinarm durch diese Uebungen gesperrt wird, wird die Schiffahrt auf diesem Rheinarm untersagt.

Zuwiderhandlungen gegen diese Anordnung werden gemäß § 46 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung bestraft.“

Polizeiverordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe. Vom 14. März 1924. Der Reichsverkehrsminister hat unter dem 14. März d. J. (Reichsgesetzbl. 1924, Teil II, Nr. 10, S. 66) folgende Verordnung erlassen:

„Die Verordnung über Abänderung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vom 22. Juni 1922 (Reichsgesetzbl. Teil II, S. 624) wird aufgehoben.

Die Gebühren für die Untersuchung der Rheinschiffe werden nach den vor dem 30. Juni 1922 in Geltung gewesenen Sätzen berechnet und in Goldmark erhoben.

Der Kurs für die Umrechnung inländischer oder ausländischer Zahlungsmittel in Goldmark wird durch die mit der Verwaltung der Reichswasserstraßen betrauten Behörden festgesetzt und bekanntgegeben.“

c) Bekanntmachungen der Schleppämter.

Fernsprechverkehr mit den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals. Unter dieser Bezeichnung war in Heft 9 bis 13 vom 15. März bekanntgegeben, daß Schleuse I und II des Rhein-Herne-Kanals wieder wie früher durch Fernsprechanschluß zu erreichen sind. Hierzu wird vom Schleppamt mitgeteilt, daß zu Auskünften über Kahnbewegungen auf dem Kanal lediglich die Abteilung III des Schleppamtes in der Lage und befugt ist. Die Außenstellen haben strikte Anweisung, keine Auskunft zu erteilen. Diese Maßnahme ist, wie auch in der gemeinsamen Besprechung der Schiffahrtsinteressenten und des Schleppamts vom 19. März festgestellt wurde, erforderlich, um die Leitungen nach den Schleusen für den Betrieb freizuhalten. Nur den Zechenhäfen ist gestattet, sich in dringenden Fällen an der nächsten Schleuse nach dem Zulauf ihrer Kähne zu erkundigen. Im Interesse einer glatten Abwicklung des Schleppbetriebes wird gebeten, diese Anordnungen des Schleppamtes unter allen Umständen zu unterstützen.

Abrechnung im Schleppmonopolverkehr. Das Schleppamt in Duisburg-Ruhrort teilt mit, daß ab 1. April d. J. den Firmen nur noch die eingesandten C. Fahrscheine, die sämtlich nach wie vor mit einem Erledigungsvermerk und dem gutgeschriebenen bezw. belasteten Betrag versehen werden, unter Beifügung einer kurzen Mitteilung über den Gesamtgutschrifts- bezw. Belastungsbetrag übersandt werden. Die Aufstellung besonderer Listen, in denen jeder Kahn mit Tragfähigkeit, Ladung, Zechenhäfen usw. aufgeführt ist, wird nicht mehr erfolgen. Das vereinfachte Verfahren soll die rechtzeitige Erledigung der eingehenden Anträge sicherstellen und dem Schleppamt Arbeit, Zeit und Material ersparen.

---

d) Bekanntmachungen der Hafenbehörden.

Verkehr im Ruhrorter Hafenkanal. Der Hafenkommissar in Duisburg-Ruhrort hat am 2. April folgende Bekanntmachung erlassen:

Die Ziffer 1 d des § 8 der „Polizeiverordnung für die staatlichen und städtischen Häfen des Gemeindebezirks Duisburg vom 21. November 1921" wird mit Zustimmung des Herrn Regierungs-Präsidenten zu Düsseldorf bis auf weiteres versuchsweise wie folgt abgeändert:

Im Anhang eines Dampfers dürfen im Ruhrorter Hafenkanal ein- und ausgeschleppt werden: 4 Schiffe, deren Tragfähigkeit je nicht mehr als 200 Tonnen beträgt, oder 2 Schiffe, deren Tragfähigkeit je 200 bis 400 t beträgt. Schiffe von mehr als 400 t Tragfähigkeit dürfen nur einzeln geschleppt werden.

---

e) Verordnungen der interallierten Rheinlandkommission.

Verkehr auf dem Rhein.

Der leitende Zollausschuß der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission hat folgendes Rundschreiben vom 18. März d. J. Nr. 7. 458/C. D. D. an die nachgeordneten Dienststellen gerichtet:

„I. Die Frage ist gestellt worden, ob ein in Hamburg für einen Dampfer des Rheinverkehrs ausgestellter „Begleitschein" von der interalliierten Rheinland-Zollbehörde angenommen werden könnte.

Der leitende Zollausschuß beehrt sich Ihnen zur Kenntnis zu bringen, daß diese Frage zu bejahen ist, wenn es sich um einen Begleitschein handelt, der mit Bestimmung für einen Rhein-Freihafen, außer Köln, ausgestellt ist.

II. Der leitende Zollausschuß ergreift diese Gelegenheit, um Sie daran zu erinnern, daß:

a) die Schiffe, die für Köln bestimmt sind, je nach Wahl, sei es in Duisburg oder in Düsseldorf, verzollt werden können. Infolgedessen sind die Dampfer, die regelmäßig in Emmerich verzollt oder befragt werden, sowie die Schiffe, die für Köln bestimmt sind und in Duisburg verzollt werden, nicht mehr genötigt, in Düsseldorf Anker zu werfen. Die Kontrolle der Papiere, auf denen die Zolldienststellen zu Emmerich oder Duisburg die erforderlichen Angaben eingetragen haben, geschieht mittels Wachtschiffen der Zollbehörde unterwegs;

b) in Emmerich und Düsseldorf möglichst mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln zu vermeiden ist, daß sich die Schiffer der Zollbehörde persönlich zu melden haben, falls ihr Schiff an keiner der beiden Stellen etwas mit der Zollbehörde zu tun hat (Schiffe, die für einen Rhein-Freihafen bestimmt sind und für die das Vorstellen des Besitzers im Büro durch das Befragen ersetzt wird). In allen Fällen, in denen die Anwesenheit des Schiffers nötig ist, wird sich derselbe immer durch einen von der Schiffahrtsgesellschaft ordnungsmäßig bestellten Vertreter zu Lande vertreten lassen können.

c) Die Verwendung des „Begleitscheines I" muß im Falle von Unterbringung in ein Entrepôt oder im Falle von Umladung immer ausdrücklich genehmigt werden.

d) Da der Versand der Waren innerhalb des besetzten Gebietes frei ist, ist es angebracht, das freie Laden in den Binnenhäfen und die freie Verschiffung der Waren von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem anderen Hafen des besetzten Gebietes zu gestatten. Besonders erscheint es angebracht, gewisse Gepflogenheiten, die zur Kenntnis des leitenden Ausschusses gekommen sind, und die besonders in Duisburg und Mannheim ausgeübt worden sind, wobei Ruhrkohlen-Ladungen, sowie leere Schiffe, die von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem anderen fuhren, einer Zollkontrolle unterzogen wurden, abzustellen.

Der leitende Zollausschuß lenkt Ihre Aufmerksamkeit ganz besonders auf die Bedeutung, die er der strengen Befolgung von seiten der betreffenden Dienststellen obiger Vorschriften, die in Uebereinstimmung mit dem Mannheimer Vertrag getroffen sind, beimißt."

Transit-Ordnung.

Der leitende Zollausschuß der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission hat folgendes Rundschreiben 70—24 vom 10. März 1924 — Nr. 7. 195/C. D. D. — an die nachgeordneten Dienststellen gerichtet:

„Die Anweisungen bezüglich des Transits haben bis jetzt den Gegenstand verschiedener Rundschreiben und Anwendungsvorschriften gebildet. Uebrigens ist die Transitordnung jetzt auch auf die Waren ausgedehnt worden, die aus dem Ausland durch das besetzte Gebiet in das unbesetzte Deutschland gehen und umgekehrt. Der Augen-

blick scheint daher gekommen, jetzt in einer einzigen Verordnung die verschiedenen Vorschriften, die bezüglich des Transits erlassen wurden, zu vereinigen. Dies bildet den Gegenstand des vorliegenden Rundschreibens.

Zwei Arten des Transits sind in dem besetzten Gebiet zu berücksichtigen:

1. Der Transit mittels Eisenbahn, der sogenannte internationale Transit, der ausschließlich mit der Eisenbahn geschieht unter Verantwortlichkeit entweder der Regie der Eisenbahnen des besetzten Gebietes oder der Verwaltung der deutschen Postdienststellen (für die Postpakete), oder endlich in gewissen Fällen der Verwaltung der Reichsbahnen.
2. Der gewöhnliche Transit — der sich auf allen Straßen abwickelt (Eisenbahn, Wasserweg oder Landstraße) unter der Verantwortlichkeit des Güterversenders oder seines Auftraggebers gegenüber dem Zollamt.

Der Transit geschieht unter dem Schutz einer vom Zollamt ausgehändigten Kautionsquittung, nachdem der Versender oder sein Auftraggeber eine Erklärung unterschrieben hat, worin er sich verpflichtet, dem Zollamt des Ausgangspunktes die Ware mit intakter Plombe und in dem Zustande, in dem sie sich am Eingangspunkt befand, vorzuzeigen. Diese Verpflichtung muß durch eine Kaution in bar oder eine Banksicherheit garantiert werden, außer jedoch für den Transit auf dem Rhein, welcher von der Kautions-Formalität nicht betroffen wird. Das gleiche gilt für den Transit mittels Eisenbahn, der unter der Verantworlichkeit der Eisenbahn- oder Post-Verwaltung geschieht. Die tatsächlich gezahlte Kaution oder Sicherheit beträgt das Doppelte des Betrages der Einfuhrzölle, wenn es sich um Waren handelt, deren Eingang in das besetzte Gebiet der Ausstellung einer Lizenz unterliegen; die Kaution beträgt den einfachen Einfuhrzoll, wenn es sich um Waren handelt, deren Einfuhr in das besetzte Gebiet keiner Lizenz unterworfen ist, und sie ist so hoch wie der Wert der Ware, wenn die Einfuhr derselben in das besetzte Gebiet verboten ist. Sie wird zurückerstattet oder die persönliche oder Banksicherheit wird aufgehoben gegen Rückgabe an das Ausstellungsbüro der ordnungsmäßig ausgestellten Quittung innerhalb einer bestimmten Frist. Wird dieses Schriftstück innerhalb der vorgeschriebenen Zeit nicht vorgelegt, so sind die hinterlegten Zölle endgültig verfallen. Für die Transithändler besteht jedoch die Möglichkeit, dem zuständigen Abgeordneten der Zollkommssion in derartigen Fällen die erforderlichen Beweisstücke vorzulegen, um zu beweisen, daß sie ihren Verpflichtungen nachgekommen sind. Es wird vom leitenden Zollausschuß angegeben werden, wie bei diesen Gesuchen zu verfahren ist.

Auf alle Fälle werden die Waren unter vorschriftsmäßiger Zollplombe des leitenden Zollausschusses versandt; sie werden von einer Transitkautionsquittung begleitet.

Bis ein besonderes Formular des leitenden Zollausschusses herauskommt, sind für den Transitverkehr die deutschen „Begleitscheine“ zu benutzen. Jedoch können die besonderen Formulare, die schon in einigen Büros im Gebrauch sind, weiter benutzt werden, bis der vorhandene Vorrat aufgebraucht ist.

Für die Waren, die tatsächlich durch das besetzte Gebiet durchgehen, oder für diejenigen, die in Entrepôt eingehen, oder daraus ausgehen, bestimmt für das Ausland oder das nicht besetzte Deutschland, ist keine Lizenz oder Befreiung nötig. Die Transit-Waren sind weder Zoll- noch statistischen Gebühren unterworfen. In derartigen Fällen wird nur die Plombierungsgebühr erhoben, wobei jedoch die Sendungen über den Rhein, die der Taxe nicht unterliegen, ausgenommen sind, da die Plomben dann umsonst angehängt werden. Die Aushändigung der Kautionsgebühr unterliegt ferner der Zahlung einer Stempelgebühr.

Das Plombieren geschieht pro Inhalt, wenn es sich um Sendungen in Waggons oder Abteilungen eines vollständigen Waggons, in ganzen Schiffsräumen auf Schiffen, in Säcken, Körben (Postpaketen) oder in Paketen, die allein geschickt werden, handelt. Die Anzahl der angehängten Plomben wird auf der Kautionsquittung vermerkt.

Der Ortsdelegierte des leitenden Zollausschusses kann die Befreiung des Plombierens für Sperrgüter: Steinkohle Stabseisen, Steine usw., auf denen eine geringe Taxe ruht, anordnen. Dies wird ebenfalls auf der Kautionsquittung vermerkt.

Die Transitformalitäten können nur durch die hierfür ausdrücklich bezeichneten Büros erledigt werden (die Liste dieser Büros wird in einem besonderen Rundschreiben bekanntgegeben).

Außer den Waren, die aus dem Ausland kommen und für das Ausland oder das nichtbesetzte Deutschland und umgekehrt bestimmt sind, durch das besetzte Gebiet, bezieht sich die Transitverordnung auch auf die Waren, die für einen Entrepôt innerhalb des besetzten Gebietes bestimmt sind oder aus diesem Entrepôt ausgehen, um entweder in ein anderes Entrepôt, oder ins Ausland, oder in das unbesetzte Deutschland gesandt zu werden. Bei ihrer Ankunft im Bestimmungsbüro können die Waren entweder ins Ausland oder das unbesetzte Deutschland (Grenzbüro) wieder ausgeführt werden; oder man kann sie zur Zahlung der Zölle anmelden, oder auch in Entrepôt geben (wenn das betreffende Büro hat).

Die besonderen Bestimmungen für jede Art des Transitverkehrs sind wie folgt:

Transitverkehr per Eisenbahn, auch genannt internationaler Transit.

Die Pakete erfordern einen einfachen Erkennungsschein (Feststellung der Zahl und des Inhalts). Abgesehen von offensichtlichem Betrugsverdacht kann die Dienststelle Abstand davon nehmen, die Art der Ware nachzuprüfen.

Die vom Bevollmächtigten der betreffenden Verwaltung (Regie, deutsche Eisenbahn oder deutsche Post) unterzeichnete Kautionsquittung gibt den Weg an, den die Waren nehmen werden, nebst dem Bestimmungsbüro. Sie gibt die Zahl, die Marke und Nummer der Pakete, die Art der Verpackung, die allgemeine Bezeichnung der Ware, ihr Bruttogewicht und ihren Wert an. Diese Quittung wird von der Dienststelle bestätigt nach äußerer Prüfung der Pakete und Angabe der Zahl der angehängten Plomben (die Zollerklärungen, die im Berner Abkommen vorgesehen sind — angeheftete Blätter — sind beigefügt). Dann wird die Quittung dem betreffenden Eisenbahnbeamten übergeben, um die Pakete bis zum Bestimmungsbüro zu begleiten. Keinerlei Kaution wird für den Transitverkehr verlangt, den man der direkten Fürsorge der Eisenbahn und Postverwaltung anvertraut auf Grund der allgemeinen Garantie, die diese Dienststellen bieten.

Die Frachtbriefe müssen die Bezeichnung „Zollgut“ und die Nummer der Kautionsquittung in Uebereinstimmung mit jedem einzelnen Stück tragen. Bei der Ankunft wird die Quittung mit den angehefteten Dokumenten dem Zollamt ausgehändigt. Falls die Waren sofort wieder ins Ausland gehen, beschränken sich die Zollbeamten darauf, die Unverletztheit der Plombierung der Wagen oder der Stücke festzustellen und sich zu vergewissern, daß sie tatsächlich die Grenze passieren. Darauf drücken sie ihre Entlastungsbescheinigung auf die Quittung und schicken dieses Dokument dem Ausstellungsbüro wieder zu.

In den anderen Fällen (Waren, die für das Orts-Entrepôt bestimmt sind, oder die sofort für den Verbrauch angemeldet werden müssen oder für die vorübergehende Zulassung) werden die Waren nach Erklärung und Prüfung der Ware dem Entrepôt oder dem Anmeldenden überwiesen, wenn die Zölle verrechnet, gezahlt oder sichergestellt sind. Die Kautions-Quittung wird darauf entlastet und dem Ausstellungsbüro zurückgeschickt.

Wenn die Dienststelle des Bestimmungsbüros eine Unregelmäßigkeit (Verletzung der Plombe, Entnahme oder Vertauschen der Pakete oder Waren) entdeckt, wird ein dementsprechender Vermerk auf die Quittung gesetzt und die Entlastung wird in dem Falle nur unter Vorbehalt der Rechte und Maßnahmen des leitenden Zollausschusses gegeben.

Die Transit-Kautionsquittungen werden in ein besonderes Verzeichnis in den Ausstellungs- und Bestimmungsbüros eingetragen. Das Register des letzteren Büros muß nach erfolgter Wiederausfuhr, Einlieferung in das Entrepôt oder unmittelbarer Verzollung mit Angabe des Ausgangsdatums ins Ausland oder mit der Nummer der abgegebenen Erklärung der Einzelheiten versehen werden.

Gewöhnlicher Transitverkehr.

Die für den internationalen Transit angegebenen Vorschriften gelten auch für den gewöhnlichen Transitverkehr. Da jedoch die so versandte Ware nicht mehr unter der Verantwortung der Eisenbahnverwaltung, sondern unter der desjenigen, der die Kautions-Quittung unterschrieben hat, geht, sind besondere Maßnahmen gegen Vertauschen und Entnahme auf der Reise angebracht.

Zu diesem Zwecke muß die Kautions-Quittung außer den für den internationalen Transit erforderlichen Angaben einen Vermerk über die Art der Ware, deren Tarifklasse (Nummer) und deren Netto-Gewicht tragen (voll ausgeschrieben); er bildet im Ausstellungsbüro den Gegenstand einer genauen Prüfung, deren Ergebnis auf diesem Dokument verzeichnet wird (Gewicht in Buchstaben).

Was den Transit auf dem Rhein anbetrifft, erinnert der leitende Zollausschuß daran, daß das Büro, in dem der Vorgang ursprünglich beginnt, dem Bestimmungsbüro telegraphisch oder telephonisch die Abfahrt des Transitschiffes mitteilen muß. (Siehe Rundschreiben Nr. 630/C. D. D. für die auf dem Rhein und Main verkehrenden Schiffe.)

Wenn die Transitwaren unmittelbar beim Eintreffen am Bestimmungsort für den Verbrauch verzollt werden müssen, können bis auf weiteres für den gewöhnlichen Transitverkehr nicht nur die „Begleitscheine", sondern auch die bei den deutschen Zollbehörden im Gebrauch befindlichen „Begleitzettel" verwandt werden.

Verletzung der Plomben und andere Unfälle.

Außer wenn es sich um Transporte auf dem Rhein handelt, muß die Verletzung der Plomben unterwegs von den Zollbeamten festgestellt werden, falls sie zur Stelle sind, und andernfalls durch einen Delegierten der Hohen Kommision, oder einen seiner Beigeordneten, oder aber von einem Bahnhofskommissär der Armee; sollte sich keiner der obenerwähnten Behörden in der Nähe des Ortes befinden, wo die Verletzung stattfand und nur in diesem Falle darf man sich, insofern es sich um Eisenbahnversand handelt, an den nächsten Bahnhofsvorstand wenden.

Aehnlich wird verfahren im Falle eines Unfalles, der die Umladung der Ware notwendig macht.

Die angerufene Behörde hängt eine neue Plombe an oder ersetzt die verletzte Siegelung durch ein offizielles Wachssiegel. Dies wird von ihr zu Protokoll genommen unter Angabe des Aufdruckes der Plombe oder des Siegels. Dies Protokoll wird der Transit-Kautionsquittung beigefügt.

Wenn die Ware während des Transportes zufällig zerstört wird, so ist dies so bald wie möglich von einer der oben erwähnten Behörden zu Protokoll zu nehmen.

Was den Verkehr auf dem Rhein betrifft, so ist in dem Mannheimer Vertrag, Artikel 9, folgendes festgelegt: Im Falle, wo durch Naturereignisse oder andere Unfälle durch höhere Gewalt der Schiffer gezwungen ist, seine Ladung ganz oder teilweise umzuladen und es nötig sein sollte, daß er sich zu diesem Zwecke Zugänge zu dem Schiffsraum verschafft, hat er sich zu diesem Zweck an die nächsten Zollbeamten zu wenden und ihre Ankunft zu erwarten. Wenn die Gefahr drohend wird und er nicht warten kann, muß er die nächste Ortsbehörde davon in Kenntnis setzen, die das Oeffnen des Schiffsraums vornehmen und zu Protokoll nehmen wird. Wenn der Schiffer aus eigenem Antrieb Maßregeln ergriffen hat, ohne die Dazwischenkunft der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen oder zu erwarten, muß er genügend beweisen können, daß das Wohl des Schiffes oder der Ladung davon abgehangen hat, oder daß er so hat handeln müssen, um eine dringende Gefahr abzuwenden. In solchem Falle muß er, sobald er die Gefahr abgewendet hat, die nächsten Zollbeamten davon benachrichtigen, oder wenn er sie nicht finden kann, die nächste Ortsbehörde, um den Tatbestand aufnehmen zu lassen.

Sanktionen.

Grundsätzlich fallen die von der Dienststelle festgestellten Unregelmäßigkeiten unter die Verordnungen der Hohen Kommission. Es steht den Abgeordneten der Ausstellungsbüros der Kautions-Quittungen zu, Sanktionen im Verhältnis zur Wichtigkeit der Uebertretungen zu verhängen.

Handelt es sich um zufälligen Plombenbruch, und wird die Ladung ganz und der Quittung entsprechend vorgezeigt, ist einfach über den Unfall hinwegzusehen. Man hat auf gleiche Weise zu verfahren, wenn der Bruch von einer mit den Zollvorschriften unkundigen Person herrührt und keinerlei Wegnahme oder Vertauschung von Paketen stattgefunden hat. Schließlich können Unregelmäßigkeiten, die durch Nachlässigkeit hervorgerufen werden, nur durch Geldstrafen gerügt werden, es sei denn, daß sie von anderen Uebertretungen (Entnahme oder Vertauschung) begleitet sind.

Die Bezirksvorstände sind übrigens dazu berufen, die getroffenen Maßnahmen nach Einsichtnahme der monatlichen Berichte zu genehmigen; diese werden bis auf weiteres zur Verfügung des leitenden Zollausschusses gehalten.

Was ein Defizit des Gewichtes anbetrifft, so können kleinere Mengen, insofern sie 2 % nicht übersteigen, frei durchgehen. Die Mengen, die 2 % übersteigen, aber unter 10 % bleiben, werden mit einfachen Zöllen belegt. In beiden Fällen wird man über die Fehlmengen hinwegsehen, ausgenommen selbstverständlich in Fällen, in denen Verdacht des Mißbrauches vorliegt.

Rücksendung der Quittungen an das ausstelllende Büro.

Die Transitquittungen, die ordnungsmäßig von dem Ausgangsbüro entlastet sind, müssen dem Büro, das sie ausgestellt hat, zurückgesandt werden.

Um den diesbezüglichen Briefwechsel auf ein Minimum zu beschränken, hat der leitende Zollausschuß angeordnet, daß derartige Sendungen zwischen den Büros in Zukunft am 1. und 16. eines jeden Monats stattfinden sollen. Diese Quittungen müssen mittels Versandschein geschehen, worauf nur der Name des Ausstellungsbüros, derjenige des Bestimmungsbüros und die Nummer der Quittung vermerkt sind. Dieser Schein wird in doppelter Ausfertigung ausgestellt, wovon der eine dem ausstellenden Büro verbleibt, während der andere als Empfangsbestätigung zum Versand gelangt.

Das Ausstellungsbüro wird sich somit darauf beschränken, die Quittungen der Duplikate dieser Schriftstücke, die sich in seinem Besitz befinden, zu vergleichen.

Das Ausstellungsbüro wird den verschiedenen Bestimmungsbüros nur dann „Eingangsscheine" zusenden, wenn es sich darum handelt, Quittungen aufzufinden, die nicht eingegangen sind.

Eine Aufstellung dieser Nachforschung, die jeden Monat einzuschicken ist, nehmen die Nummer und das Datum der im vorhergehenden Monat nicht eingegangenen Quittung, (d. h. nach Ablauf der für den Transport und die Rücksendung des Dokumentes festgesetzten Frist) wieder auf."

Messe zu Köln.

Der leitende Zollausschuß der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission hat folgendes Rundschreiben Nr. 78 — 24 — vom 20. März 1924 — Nr. 7. 592/C. D. D. — an die nachgeordneten Dienststellen gerichtet:

„Der leitende Zollausschuß beehrt sich, zu Ihrer Kenntnis zu bringen, daß er in Anbetracht der Messe, die vom 11. bis 17. Mai 1924 in Köln stattfinden wird, beschlossen hat, für die auf dieser Messe Ausstellenden ein Hinterlegungssystem mit einmonatlicher Dauer in Anwendung zu bringen für diejenigen Waren, die aus dem Auslande kommen und vorübergehend in das besetzte Gebiet zu Ausstellungszwecken eingeführt werden (d. h. Ausstellung einer beschreibenden Kautionsquittung nach wirklicher oder sichergestellter Hinterlegung des doppelten Einfuhrzolles durch den Interessenten und Rückerstattung des hinterlegten Betrages bezw. Aufhebung der Garantie, nachdem die Kautionsquittung, die ordnungsmäßig von der Zollbehörde, welche die Wiederausfuhr der Ware festgestellt hat, entlastet ist, dem Ausstellungsbüro zurückgegeben wurde).

Insofern die Waren von dem unbesetzten Deutschland zu Ausstellungszwecken auf dieser Messe eingeführt werden, hat der leitende Lizenzausschuß folgende Verordnung getroffen:

Im Namen der Aussteller des unbesetzten Deutschlands wird der Kölner Messe-Ausschuß dem Kölner Derogations-Amt Gesuche für vorübergehende Zulaufs-Bewilligungen unterbreiten. Diese Zulaufs-Bewilligungen werden ihm gegen Zahlung einer Kaution, die das Doppelte des zu fordernden Einfuhrzolles beträgt, gewährt werden. Diese Kaution wird zurückerstattet werden, sobald die ausgestellten Waren wieder in das unbesetzte Deutschland zurückgehen. Genannte Befreiungen sind zwei Monate lang gültig; wenn diese Frist überschritten ist, verfallen die hinterlegten Kautionen dem Derogations-Amt."

Transit der Waren, die vom Ausland in das unbesetzte Deutschland durch das besetzte Gebiet gehen. Der leitende Zollausschuß der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission hat folgendes Rundschreiben vom 17. März 1924 — Nr. 7. 410/C. D. D. — an die nachgeordneten Dienststellen gerichtet:

„Durch Rundschreiben Nr. 5. 467/C. D. D. vom 12. Januar 1924, hat der leitende Zollausschuß zu Ihrer Kenntnis gebracht, daß die Waren aus dem Auslande, die für das unbesetzte Deutschland bestimmt sind, den Vorteil des Transits genießen.

In Ausführung der vorgeschriebenen Bestimmungen stellen die Eingangsbüros auf der westlichen Grenze Begleitscheine aus. Es wird gemeldet, daß ihnen diese Schriftstücke in den meisten Fällen von den inneren Büros Deutschlands entlastet zurückgegeben werden, obwohl diese Formalität von dem interalliierten Ausgangsbüro zu erledigen ist.

Der leitende Zollausschuß bittet Sie, den Dienststellen der östlichen Grenze die nötigen Anweisungen zu geben, damit diese Stücke regelmäßig beim Ausgang aus dem besetzten Gebiet entlastet werden."

Transitverkehr.

Der General Degoutte hat am 19. Februar 1924 folgende Sonderverordnung Nr. 99 erlassen:

„Aenderung der Sonderverordnung Nr. 42 und 48 bezüglich des Zollregimes.

Der kommandierende General der Truppen verfügt:

Artikel I.

Der § a der neuen Fassung des Artikels 4 der Verordnung Nr. 5, Artikel I der Verordnung Nr. 42 ist aufgehoben und wird durch folgende Anordnungen ersetzt:

a) Die Waren, die aus einem außerdeutschen Lande kommen, und die durch das besetzte Gebiet müssen, um in das unbesetzte Deutschland zu gelangen, sei es an der Westgrenze, sei es auf dem Rhein, genießen die Vorrechte des Transitverkehrs, ohne Einfuhrgebühren an den äußeren Grenzen zahlen zu müssen, unter dem Vorbehalt, daß die Spediteure sich den Vorschriften unterordnen, die das leitende Komitee der Zölle zu diesem Zwecke aufstellen wird.

Artikel II.

Der Artikel 3 der Verordnung Nr. 48 wird aufgehoben und durch den folgenden ersetzt:

Die Waren, die aus dem unbesetzten Deutschland kommen, und deren Einfuhr auf Grund der vorstehenden Artikel (Verordnung 48) einer Derogation unterliegt, werden mit Zollgebühren belegt, die denjenigen gleich sind, die durch den Tarif der Interalliierten Zollabmachungen vorgesehen sind. Diese Gebühren müssen bei der Auslieferung der Derogation bezahlt werden.

Artikel III.

Der vorliegende Erlaß tritt sofort in Kraft."

Vorläufige Zulassung und vorübergehende Ausfuhr von und nach dem unbesetzten Deutschland.

Der leitende Zollausschuß der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission hat folgendes Rundschreiben vom 10. März d. J. Nr. 7. 283/C. D. D., Rundschreiben: 73—24 an die nachgeordneten Dienststellen gerichtet:

„Der leitende Zollausschuß beehrt sich, Sie davon in Kenntnis zu setzen, daß der leitende Lizenzausschuß beschlossen hat, die Herren Vorstände der Büros für Befreiungen zu ermächtigen, selbst vorübergehende Zulassungsermächtigungen in den besetzten Gebieten für Waren, die aus dem unbesetzten Deutschland kommen, unter folgenden Bedingungen auszustellen:

1. wird ohne weiteres die vorübergehende Zulassung erteilt für Verpackungen und wertvolle leere Behältnisse, die in das besetzte Gebiet hereinkommen, um gefüllt und wieder ausgeführt zu werden; von den Arbeitern, (die im unbesetzten Gebiet wohnen und zum Arbeiten in das besetzte Gebiet kommen), eingeführte Werkzeuge; Montage-Materialien, die zum Bau von Maschinen oder Bauwerken im besetzten Gebiet dienen, usw.; kinematographische Filme, die vorübergehend in das besetzte Gebiet geschickt werden;
2. werden nach Prüfung und Entscheidung des Vorstandes des Befreiungs-Büros die Waren eine vorübergehende Zulassung erhalten, die aus dem unbesetzten in das besetzte Gebiet eingeführt werden zwecks Reparatur oder Vervollständigung durch Handarbeit.

Hierunter fallen besonders: die Geräte, Maschinen,

Maschinenteile, Instrumente usw., die repariert werden müssen; Spiegel, die belegt werden müssen; Gewebe zum Färben, Bedrucken usw.

3. Es können nicht versehen werden mit einer vorübergehenden Zulassung Rohstoffe, die in fabrizierte Gegenstände, und halbfertige Artikel, die in fertige Artikel umgewandelt werden sollen. Jedoch können die Herren Vorstände der Befreiungsbüros Fälle, die ihnen geeignet scheinen, Ausnahme-Maßnahmen zu verdienen, dem leitenden Lizenzausschuß unterbreiten, der gegebenenfalls dem leitenden Zollausschuß Bericht darüber erstatten wird. In diesem Falle werden sie zuvor das technische Gutachten der Zollinspektion ihres Bezirkes einholen.

Die Formalitäten für vorübergehende Zulassung werden auf folgende Weise erfüllt:

Das Befreiungsbüro, dem das Gesuch eingereicht wird, wird eine Eingangsbefreiung ausstellen, auf welcher sehr leserlich der Vermerk „Verzollungsverkehr" angebracht sein muß. Dieser Befreiungsschein umfaßt die genaue Beschreibung der Ware, die Art der Handarbeit, der sie im besetzten Gebiet unterworfen werden soll: „Reparatur", „Färbung" usw., sowie, auch den Zeitpunkt, an welchem sie wieder in das unbesetzte Deutschland ausgeführt werden soll".

Dieser Befreiungsschein wird zollfrei gegen Hinterlegung des doppelten Betrages des in Frage kommenden Zolles (wobei persönliche Kaution zugelassen wird) ausgehändigt.

Die Zolldienststelle wird auf dem Befreiungsschein die Menge der Waren, die aus dem unbesetzten Deutschland in das besetzte Gebiet eingeführt werden, vermerken.

Will der Antragsteller seine Waren wieder ausführen, hat er sich an das Befreiungsbüro zu wenden, welches auf demselben Eingangsbefreiungsschein die Menge und genaue Art der Produkte, die in das unbesetzte Deutschland wieder ausgeführt werden sollen, vermerken wird; er hat die Ausfuhrtaxe zu zahlen, berechnet auf den Preis der Handarbeit, die im besetzten Gebiet ausgeführt wurde, und gegebenenfalls auf die Materialien, die in diesen Gebieten zur letzten Bearbeitung angewandt wurden.

Die Ausfuhr-Zolldienststelle wird auf dem gleichen Dokument die wiederausgeführte Menge verzeichnen, nach Feststellung, ob die Art der Waren mit den Angaben auf dem Befreiungsschein übereinstimmt; nach endgültiger Prüfung wird die Zolldienststelle sofort dem betreffenden Befreiungsbüro den Original-Befreiungsschein übersenden; dieses wird dann die hinterlegte Summe zurückerstatten, oder die persönliche Kaution annullieren.

Ein Muster eines Befreiungsscheines, welches das Eintragen der verschiedenen, obenerwähnten Punkte erleichtern wird, wird nächstens erscheinen.

Die leitende Zollkommission ermächtigt auch die Herren Vorstände der Befreiungsbüros, unter den gleichen Bedingungen den vorübergehenden Ausgang in das unbesetzte Deutschland der Waren zu gestatten, die in der ersten, oben näher bestimmten Gattung einbegriffen sind.

Sie können auch den Vorteil der vorübergehenden Ausfuhr-Verordnung für die Produkte der zweiten Gruppe gewähren, dies jedoch nur in ganz vereinzelten Fällen; es ist in der Tat ganz klar, daß vom ökonomischen Standpunkt aus keinerlei Interesse besteht, diese Verkehrsart zu erleichtern.

Ein Befreiungsschein wird für den Durchgang der für den vorübergehenden Ausgang zugelassenen Waren in beiden Fällen dienen. Um die Erhebung der Zölle zu erleichtern, müssen die Waren, die den Gegenstand dieses Verkehrs bilden, mit einer einheitlichen Taxe von 5 % des Wertes, berechnet auf die Kosten der Handarbeit und der verwandten Materialen im unbesetzten Deutschland, belegt werden.

Es ist als besondere Verordnung vorgesehen worden, daß die Antragsteller einer vorübergehenden Befreiung für kinomatographische Filme das Recht haben, während der Gültigkeitsdauer des Befreiungsscheines Filme, die sie im besetzten Gebiet nicht mehr gebrauchen können, gegen andere aus dem unbesetzten Deutschland auszutauschen, unter Vorbehalt, daß die Anzahl der Filme, die auf dem Befreiungsschein vermerkt ist, in keinem einzigen Falle überschritten wird.

Im allgemeinen bittet der leitende Lizenzausschuß, die Vorstände der Befreiungs-Büros mit dem Abgeordneten der leitenden Zollkommission ihres Bezirks über alles, was die Frage der vorübergehenden Einfuhr und Ausfuhr betrifft, in Fühlung zu bleiben; sie werden im besonderen zuständig sein, um zu erfahren, welche Zolldienststellen genügend eingerichtet sind, um die oben erwähnte Zollkontrolle durchzuführen; nur die Dienststellen, die von ihnen angegeben werden, kommen als Verzollungsort in Frage.

Es ist zu beachten, daß sich diese Verfügungen nicht auf den Verkehr beziehen, der darin besteht, Waren in das besetzte Gebiet einzuführen, um sie einer Zubereitungsergänzung zu unterwerfen und sie wieder ins Ausland auszuführen oder umgekehrt — die Anträge für vorübergehende Zulassung dieser Art sind der leitenden Zollkommission zu unterbreiten.

Die leitende Zollkommission bittet Sie, diese Verfügungen den betreffenden, Ihnen unterstellten Dienststellen zwecks Befolgung zur Kenntnis zu bringen."

Sonderverordnung der Rheinlandkommission betr. Bildung einer gemischten gerichtlichen Kommission der rheinischen Eisenbahnen. Die Interalliierte Rheinlandkommission erläßt unterm 11. 2. 24. folgende Verordnung Nr. 244:

Sonderverordnung

betreffend Bildung einer gemischten gerichtlichen Kommission der rheinischen Eisenbahnen.

Die Interalliierte Rheinlandkommission verordnet

auf Grund des Artikels 3 des dem Friedensvertrag angehängten Rheinlandabkommens vom 28. Juni 1919,

auf Grund der Verordnung Nr. 149 betreffend die Einsetzung einer Regie der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten,

was folgt:

Artikel 1.

In den besetzten Gebieten wird eine gemischte gerichtliche Kommission der Rheinischen Eisenbahnen eingesetzt, der die Aufgabe obliegt, in Zivil- und Handelssachen über alle Streitigkeiten betreffend die zivilrechtliche Verantwortlichkeit der Regie, insbesondere bei Unfällen, Verlusten, Verspätungen, Beschädigungen, Schäden an Gut oder Leib und bei jedweder durch den Betrieb der Eisenbahnen selbst etwa veranlaßten Schuld sowie über die seitens der Regie auf Wiedergutmachung aller Schäden und Nachteile geltend gemachten Ansprüche zu entscheiden.

Artikel 2.

Die gerichtliche Kommission hat ihren Sitz in Mainz, doch hält sie in bestimmten Zeitabschnitten Sitzungen in Aachen für alle das nördlich oder östlich von der nachfolgenden Linie: Troisdorf, Bonn, Ahrdorf, Gerolstein, Prüm gelegene Gebiet betreffenden Angelegenheiten.

Sie wird zusammengesetzt:

1. aus drei ordentlichen und drei stellvertretenden Mitgliedern von französischer bezw. belgischer Staatsangehörigkeit, die von der Hohen Kommision ernannt und aus der Reihe der sich im Besitze von zu gerichtlichen Aemtern in Frankreich bezw. Belgien berechtigenden Diplomen befindenden Juristen gewählt werden.

Diese Mitglieder werden höchstens auf ein Jahr ernannt. Ihr Mandat kann erneuert werden.

2. aus einem ordentlichen und einem stellvertretenden Mitglied deutscher Staatsangehörigkeit. Diese Mitglieder werden von der Kommission auf Vorschlag der Handelskammer Mainz für die in Mainz, und auf Vorschlag der Handelskammer Aachen für die in Aachen stattfindenden Sitzungen ernannt. Sie werden aus der Reihe der sich im Besitze von zu gerichtlichen Aemtern in Deutschland berechtigenden Diplomen befindenden Juristen gewählt.

Die Ernennungen der deutschen Mitglieder erfolgen für die gleiche Zeitdauer wie die der französischen und belgischen Mitglieder.

Den Vorsitz der gemischten gerichtlichen Kommission führt das französische oder belgische ordentliche Mitglied.

Der Gerichtsschreiber der gerichtlichen Kommission wird von der Kommission ernannt.

Artikel 3.

Die Hohe Kommission übernimmt die Zahlung der Gehälter der Mitglieder der gerichtlichen Kommission und trägt desgleichen die Betriebskosten der genannten Kommission.

Die Regie beteiligt sich an diesen Ausgaben mit einem seitens der Hohen Kommission nach Einvernehmen mit der Regie festgesetzten jährlichen Pauschalbetrag.

Artikel 4.

Die gerichtliche Kommission setzt die Richtlinien ihres Verfahrens fest.

Artikel 5.

Die Klage muß schriftlich von einer der beteiligten Parteien bei der gerichtlichen Kommission anhängig gemacht werden.

Sie ordnet alle von ihr als notwendig erachteten Maßnahmen hinsichtlich der Untersuchungen, Verhöre und Untersuchungen durch Sachverständige an.

Artikel 6.

In den durch die Verordnungen der Hohen Kommission, durch die Tarife und Bestimmungen der Regie sowie durch die Berner Konventionen von 1890 über die inetrnationalen Tranporte nicht vorgesehenen Fällen entscheidet die gerichtliche Kommission nach den Vorschriften der deutschen Zivil- und Handelsgesetze, soweit diese Gesetze in den besetzten Gebieten zu Recht bestehen.

Artikel 7.

Die Entscheidungen der gerichtlichen Kommission werden mit Stimmenmehrheit getroffen. Gegen dieselben kann bei der Hohen Kommission oder bei einer von ihr ernannten Sonderkommission Berufung eingelegt werden. Jedoch ist die gerichtliche Kommission für alle Streitigkeiten, deren Gegenstand 5000 Goldmark nicht übersteigt, in letzter Instanz zuständig.

Artikel 8.

Die Berufung kann innerhalb einer Frist von 30 Tagen nach der Anzeige der Entscheidung der gemischten gerichtlichen Kommission eingelegt werden. Dieselbe ist in Form eines Gesuches an die Hohe Kommission unter Beifügung einer Abschrift der angefochtenen Entscheidung einzureichen.

Artikel 9.

Jegliche Bekanntmachungen sowie die gerichtlichen Anzeigen der Urteile erfolgen dem deutschen Gesetze gemäß, jedoch unter Vorbehalt der etwaigen seitens der gerichtlichen Kommisison oder bezüglich der Berufungsinstanz seitens der Hohen Kommission festgesetzten Sondervorschriften.

Die Vollstreckung der gegen Privatpersonen gefällten Urteile erfolgt in Gemäßheit der deutschen bestehenden Gesetze. Die deutschen Behörden müssen zu diesem Behufe den Anforderungen der gerichtlichen Kommission nachkommen.

Artikel 10.

Diese Verordnung tritt unverzüglich in Kraft.

Verschiedene Mitteilungen.

Neue Ausnahmetarife der Reichsbahn. Die Reichsbahn-Verwaltung hat folgenden neuen Ausnahmetarif eingeführt:

Ab 10. März 1924 gilt der Ausnahmetarif 37 für Linoleum zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern. Der Tarif gilt ab Bietigheim in Württemberg nach Altona, Bremen, Bremerhaven und Hamburg.

Ferner zum gleichen Zeitpunkt der Ausnahmetarif 30 a für rohe Jute zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet von den Nord- und Ostseehäfen nach Bodenbach, Borsigwerk, Cziasnau, Deggendorf Bf., Eger, Halbstadt, Jägerndorf, Liebau (Schles.), Mittelwalde, Oderberg, Ostritz, Passau Hbf., Pfuder, Regensburg, Reichenberg, Simbach (Inn), Tetschen, Troppau, Deutsch Rb. (Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 42).

Ab 17. März gilt der Ausnahmetarif 38

a) für Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (nicht aber gegerbte),
b) für folgende Gerbstoffauszüge: Eichenholzextrakt, flüssiger Hambir, Kastanienholzextrakt, Mimosenauszug

(veröffentlicht in Nr. 43 des Tarif- u. Verkehrsanzeigers).

Ab 20. März gilt der Ausnahmetarif 45 für Holzwaren zur Durchfuhr durch Deutschland und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern von Passau nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen. Folgende Holzarten kommen in Frage: Fenster und Türrahmen, sowie Türen, sämtlich ohne Anstrich und Verglasung.

Mit der Einführung des Kohlen-Ausnahmetarifes für die Siegerländer Industrie ist ab 1. April, wenn nicht schon früher, zu rechnen.

Deutsch-Niederländischer Verbandsgütertarif. Mit sofortiger Gültigkeit ist bis zum 31. Mai 1924 für Holz der Tarifklasse D im Durchfuhrverkehr durch Deutschland von Polen und der Tschechoslowakei nach den Niederlanden ein besonderer Ausnahmetarif eingeführt, der an die Auslieferung einer Gesamtmenge von mindestens 3000 t durch den gleichen Absender oder Empfänger innerhalb dieses Zeitraumes gebunden ist. Der Ausnahmetarif gewährt für die deutschen Strecken eine Ermäßigung von 40 % auf die im Februar gültigen Frachtsätze der Klasse D. Er findet Anwendung zwischen den Uebergängen Stentsch, Fraustadt, Oderberg einerseits und Emmerich, Borken (Westf.), Gronau (Westf.), Neuschanz anderseits. Die Anwendung erfolgt nur nachträglich im Erstattungswege.

Küstenkanalverein, Oldenburg. In der Jahresversammlung des Küstenkanalvereins, die in Oldenburg stattfand, erstattete der Geschäftsführer Schnittger den Jahres-

bericht, aus dem hervorging, daß trotz Knappheit der Mittel die Propagandatätigkeit unvermindert fortgesetzt wurde und Erfolge zeitigte. Anfang des Jahres habe das Kulturbauamt Meppen die Untersuchungen des Moores in Preußen zwecks Feststellung der besten Linienführung des Kanals beendet. Die dritte Propagandaschrift, die eine Untersuchung über die Wirtschaftlichkeit aller nordwestdeutschen Kanalpläne darstellt, sei als Eingabe den Reichs- und preußischen Behörden zugestellt worden. Mit der Hannoverschen Provinzialbehörde sind durch Vermittlung des Wirtschaftsausschusses Niedersachsen erfolgreiche Verhandlungen über den Kanalbau zur Ems gepflogen worden. Industrielle aus Rheinland und Westfalen seien an den Kanalverein herangetreten mit einem Angebot, den Kanalbau in Preußen gegen Landabtretung zu finanzieren. Die Ortsgruppe Esterwegen in Hümmling sei neu organisiert worden. Im Industriegebiet sei neben der Ortsgruppe Essen eine weitere Ortsgruppe in Münster gegründet worden. Die dritte Propagandaschrift stelle auch eine völlige Neubearbeitung des Projektes dar, das darin nach Friedenspreisen aufgestellt ist. Die Schrift sei ferner eine Antwort auf die im April erschienene Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums. Während die Weiterbearbeitung vieler Kanalprojekte eingestellt werden mußte, und sogar Kanalbauten eingeschränkt wurden, sei am ersten Stücke des Küstenkanals weitergearbeitet worden. Ferner seien im letzten Jahre einige Nebenprojekte bewilligt, die die segensreiche Auswirkung des Küstenkanals erweisen würden, so das Wasserkraftwerk in Oldenburg mit der Höherlegung der Hunte, die Talsperre in Thülsfeld und der Hochwasserentleerungskanal von Sedelsberg nach Kampe. Der letztgenannte Kanal werde im Zuge des projektierten Küstenkanals gebaut, sodaß die Reststrecke zur Ems wiederum kürzer werde. Für das nächste Jahr hofft der Verein auf den Besuch des Verkehrsausschusses des Reichstages und des Zentralverbandes für Binnenschiffahrt.

Ingenieur Leverkus-Essen berichtet, daß eine angesetzte Versammlung in Essen von den Franzosen verboten worden sei. Die Gruppe Essen zähle über 100 Mitglieder. Sie habe die Tätigkeit des Hauptvereins durch Eingaben unterstützt. Bedeutende Firmen des Industriegebietes seien beigetreten oder haben ihren Beitritt in Aussicht gestellt. Staatsminister Weber teilt mit, daß auch in Osnabrück Verhandlungen mit dem Regierungspräsidenten und von Berlin erschienenen Vertretern der preußischen Regierung stattfinden, in der volle Uebereinstimmung über die Notwendigkeit des Weiterbaues des Kanals herrschte. Das preußische Landwirtschaftsministerium habe die Initiative ergriffen und eine Sitzung nach Berlin einberufen, in der über den weiteren Bau des Kanals verhandelt werden soll.

Verlegung der Geschäftsräume des Reichswasserschutzes. Die Geschäftsräume der Leitung des Reichswasserschutzes befinden sich vom 2. April 1924 ab Berlin W 9, Linkstr. 44 II. Fernsprechanschluß: Nollendorf 4588.

Wahrnehmung der Wasserpolizei. Die preußischen Herren Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und für Handel und Gewerbe sowie der Herr Reichsverkehrsminister haben mit Erlaß vom 22. Jan. 1924 Abw. W. 67, Va. 863 M. f. H. u. G. W. IV. II. I. 517 R. V. M. die Wahrnehmung der Wasserpolizei gemäß § 343 des Wassergesetzes vom 7. April 1913 auf der Mündungsstrecke der Havel an der Fährstelle Werben-Quitzöbel bis zur Einmündung in die Elbe vom Oberpräsidenten der Provinz Sachsen — Elbstrombauverwaltung — auf mich übertragen und mich mit der baulichen Verwaltung dieser Wasserstraße betraut.

Vom 1. April 1924 ab wird die Wasserpolizei auf der genannten Wasserstraße in meiner Vertretung von dem Vorstande des Wasserbauamtes in Rathenow wahrgenommen werden.

Potsdam, den 26. März 1924.

Der Regierungspräsident als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.

Gewährung von Armenunterstützung an streikende oder ausgesperrte Arbeitnehmer. Der Herr Reichsminister des Innern hat zu der Frage der Gewährung von Armenunterstützung an streikende oder ausgesperrte Arbeiter unter dem 16. Februar d. J., — II 1465 B — erneut, wie folgt, Stellung genommen:

„Grundsätzlich wird davon ausgegangen werden müssen, daß öffentliche Mittel nicht in einer Weise verwendet werden dürfen, die auch nur mittelbar darauf hinausläuft, im Wirtschaftskampfe die eine oder die andere Partei zu unterstützen. Dieser Grundsatz, der im § 6 Abs. 2 der Verordnung über Erwerbslosenfürsorge (Reichsgesetzblatt 1921 S. 1337) befolgt ist, muß auch für das Armenwesen gelten. Die Frage, ob streikenden oder ausgesperrten Arbeitern, die selbst oder in der Person ihrer Familienangehörigen durch den Streik oder die Aussperrung hilfsbedürftig werden, allgemein Armenunterstützung gewährt werden darf, ist daher grundsätzlich zu verneinen. Unabhängig davon ist die Frage der individuellen Bedürftigkeit im armenrechtlichen Sinne zu prüfen; es können Fälle denkbar sein, in denen streikende oder ausgesperrte Arbeiter und vor allem deren Angehörige infolge ihrer besonders großen persönlichen Notlage als hilfsbedürftig im armenrechtlichen Sinne anzusehen und demgemäß aus Armenmitteln zu unterstützen sind. Diese Fälle müssen indessen auf Ausnahmen beschränkt bleiben.

Ich ersuche ergebenst, nach den vorstehenden Richtlinien zu verfahren. Der Runderlaß vom 4. ds. Mts. — III B 1239/24 — wird hiermit aufgehoben."

Das Staubecken von Ottmachau. Mit der ungemein wichtigen Frage des Staubeckens von Ottmachau beschäftigte sich eingehend am 29. März unter Leitung des Reichsministers a. D. Dr. Gothein eine Versammlung von Interessenten aus Handel und Industrie, Schiffahrt usw. im Sitzungssaale der Handelskammer Breslau. Als Vertreter des Reichsverkehrsministers war Staatssekretär Krohne erschienen. Dr. Gothein, Regierungs- und Baurat Klenner vom Oberpräsidium und Geh. Baurat Schulte gaben in großen Zügen einen Rückblick über die Entwicklung der nun schon über 25 Jahre alten Frage und setzten auseinander, von wie ungeheurer Bedeutung die baldige Lösung dieses Problems nicht nur für die Oderschiffahrt selbst, sondern auch für die Wirtschaftspolitik des ganzen Ostens wäre. Wenn in der Gegenwart die Reichsregierung sich auf den Standpunkt gestellt hat, daß das Ottmachauer Staubecken gebaut werden müsse, so fehlen leider im Augenblick die nötigen Mittel dazu. Die Frage dürfe aber deshalb nicht ad acta gelegt, sondern müsse unentwegt weiter verfolgt werden. Eine wie ungeheure Einbuße die deutsche Volkswirtschaft dadurch erlitten hat, daß das Ottmachauer Staubecken noch nicht vorhanden war, wurde an den trüben Erfahrungen des Jahres 1921 gezeigt, in dem auf der oberen Oder rund 1000 beladene Schiffe und zwischen Rausern und Stettin 500 Schiffe, im ganzen also 1500 Schiffe, sieben Monate zum Stillstand verurteilt waren. Gleichzeitig waren damit 3500 Leute (einschließlich des Personals in den Schiffskontoren) sieben Monate ohne Beschäftigung. Durch die Oderregulierungen sei ein schnellerer Abfluß erreicht worden, sodaß man schon von einer Entwicklung der Oder zu einem Steppenfluß gesprochen habe. Gegen jede weitere Wasserentnahme und gegen jede neue Zuführung von Abwässern

müsse man daher die größten Bedenken tragen. Es sei ganz zweifellos, daß in dem Augenblick, wo das Ottmachauer Staubecken zur Wirklichkeit würde, die Oder zum maßgebenden Flusse des Ostens aufrücken würde. Die ungeheure Bedeutung, die sie dann bekäme, würde auch der Verbindung mit der Donau von größtem Nutzen sein. Für die oberschlesische Industrie wäre diese Wasserstraße eine Lebensfrage, ganz abgesehen davon, daß jetzt, wo Rhein und Ruhr in fremden Händen sind, die Herstellung einer dauernd brauchbaren Oderschiffahrtsstraße für unser deutsches Wirtschaftsleben eine dringende Notwendigkeit bedeute. Auch die anderen Kanalprojekte im Osten, Klodnitzkanal, Elbe-Oderkanal, würden erst dann in die Wirklichkeit umgesetzt werden können, wenn dieses große Projekt geschaffen sei. Ottmachau sei somit die Schicksalsfrage des Ostens. Genaue Untersuchungen hätten ergeben, daß für ein solches Staubecken, für das nicht gebirgiges Gelände, sondern nur die Ebene in Frage käme, Ottmachau das beste Gelände abgeben würde, wo übrigens der Boden nur mittlerer Boden sei, der für die Wiesenwirtschaft zu hoch liege und als Ackerwirtschaft immer wieder der Hochwassergefahr ausgesetzt sei. Das schwierigste Problem sei natürlich, die Mittel, die auf etwa 40 bis 50 Millionen geschätzt werden, aufzubringen, wobei man die augenblickliche Leistungsunfähigkeit des Reiches berücksichtigen müsse.

In der Aussprache, an der sich Staatssekretär Krohne, Direktor Rischowski, Oberbürgermeister Dr. Wagner, Landeshauptmann Dr. von Thaer, Generaldirektor Stachler, Handelskammerpräsident Dr. Grund und Vertreter der Industrie beteiligten, wurde es als unbedingte Notwendigkeit ausgesprochen, daß sich alle diejenigen Kreise und Verbände, Städte und Interessenvertretungen usw. daran beteiligen, die nur irgendwie Vorteile von der Verbesserung der Wasserführung der Oder haben. Auch die Landwirtschaft und die Besitzer von Kraftwerken kommen dabei in Frage, ebenso die Provinz Brandenburg, der Hafenplatz Stettin und die Stadt Berlin, die Vorteile davon genießen würden. Bei der augenblicklichen Kapitalknappheit wird die Aufbringung der nötigen Gelder natürlich mancherlei Schwierigkeiten ausgesetzt sein. Diese Frage ist nur auf dem Wege umfangreicher Kredite zu lösen; vielleicht kann auch ausländisches Kapital herangezogen werden, das sicherlich nicht abgeneigt ist, sich an deutschen Unternehmungen zu beteiligen. Freilich bildet hier die Klarheit über die Reparationen unbedingte Voraussetzug. Bei der hohen Verzinsung, zu der noch die Tilgungsquoten kämen, ist selbst, wenn nur ein Teil dieser Kosten aufgebracht werden sollte, die Last recht hoch. Sache der Beteiligten wäre es alsdann, hier Garantien zu übernehmen. Einig war man darin, daß die Angelegenheit unter der Führung von Reich und Staat unter Hinzuziehung der Interessenten sofort in Angriff genommen werden muß.

Es wurde ein Arbeitsausschuß gewählt, der einen Voranschlag an die Reichsregierung ausarbeiten und die Möglichkeiten der Finanzierung erwägen soll. Diesem Arbeitsausschuß unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Krohne, der die erste Sitzung schon für die erste Hälfte April nach Breslau einberief, gehören an: Landeshauptmann Dr. von Thaer, Oberbürgermeister Dr. Wagner, Generaldirektor Staehler (Gleiwitz), Handelskammerpräsident Dr. Grund, der Landeshauptmann von Brandenburg, Vertreter der Kaufmannschaft von Berlin und Stettin, Vertreter des Brandenburgischen Odervereins und die Reedereidirektoren Rischowski und Graetz.

Dieselmotor und Dampfmaschine. In den Vereinigten Staaten wurde kürzlich ein interessanter Vergleichsversuch zwischen Dampfmaschine und Dieselmotor angestellt. Das Dampfschiff „Hog Island", ursprünglich mit einer Dampfmaschine ausgerüstet, erhielt eine Burmeister- und Wain-Dieselmaschine von 6 Zylindern, 2300 ihp., die der Schiffsschraube 85 Umdrehungen in der Minute gestatten. Der Umbau erfolgte seitens des Schifffahrtsamtes, um zu beweisen, daß sich unrentable Dampfschiffe unschwer zu rentablen Motorschiffen umbauen lassen. Auf Grund dieses Arrangements bestand die Möglichkeit, den Brennstoffverbrauch des früher mit Heizöl beheizten Schiffes zu vergleichen mit dem Oelverbrauch des Motorschiffes. Auf Grund einer Reise als Motorschiff von 13 329 Seemeilen an der atlantischen und pazifischen Küste ergeben sich folgende Daten: Das nach dem Umbau „Seekonk" getaufte Motorschiff verbrauchte auf See täglich im Durchschnitt einer Periode von 50 Tagen 7,52 t Dieselöl, während es als Dampfschiff täglich 29 t an Heizöl verbraucht hatte. Im Hafen benötigte das Motorschiff im Durchschnitt von 28 Tagen täglich nur 0,7 t Oel, während es als Dampfschiff täglich 7.5 t verbraucht hatte. Der Oelverbrauch in See war als Motorschiff also nur um 0,2 t größer als derjenige im Hafen als Dampfschiff. Hinzu kommt, daß die Geschwindigkeit des Motorschiffes bei weniger indizierten Pferdekräften größer war, als diejenige als Dampfschiff.

Firmennachrichten.

In Duisburg-Ruhrort ist am 1. Januar d. J. die „Rheingold" Schiffahrts- und Handelsgesellschaft m. b. H. gegründet worden Geschäftsführer sind die Herren Robert Buchloh und Gustav Rosorius.

Die Transportgenossenschaft zu Berlin veröffentlicht jetzt ihre Goldmarkbilanz per 1. Januar 1924, welche Aktiva und Passiva in Höhe von je 464 718 M. aufweist. Der Mitgliederbestand am Ende des Jahres 1923 (202 Genossen sind eingetreten und 277 sind ausgeschieden) betrug 3509, wonach sich bei 100 M. Höhe des Anteils und der Haftsumme ein Betrag von je 350 900 M. für Geschäftsanteile und Haftsumme ergibt.

Persönliches.

Der preußische Ministerialrat Goertz wurde zum Ministerialdirektor der Bauabteilung als Nachfolger des Herrn Ministerialdirektor Ottmann im Reichsverkehrsministerium ernannt. Der preußische Ministerialrat Stabenhordt wurde als Nachfolger des Ministerialdirektors Reuß als Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium übernommen.

An Stelle von Herrn Oberbaurat Spieß hat Herr Baurat Baer die Geschäfte des Rheinschiffahrts-Inspektors für den Bezirk I b in Mannheim übernommen.

Bücherschau.

Unternehmer-Taschenbuch. Beim Verlag für Wirtschaft und Verkehr, Stuttgart, Pfizerstraße, ist zu dem vor einiger Zeit besprochenen „Unternehmer-Taschenbuch" ein Zahlenanhang mit Ergänzungen und Stichwortverzeichnis erschienen, durch den das Buch auf den allerneuesten Stand gebracht wird. Preis des Nachtrags allein 2 Goldmark. Neubestellern des Unternehmer-Taschenbuchs, das in Ganzleinenband gebunden 9 G.-Mk. kostet, wird der Zahlenanhang kostenlos mitgeliefert.

Die Aufwertung auf Grund der dritten Steuernotverordnung vom 14. Februar 1924. Von Reichsgerichtsrat Dr. Warneyer, Leipzig, und Rechtsanwalt Dr. Koppe, Berlin, Hauptschriftleiter der „Deutschen Steuerzeitung". 212 Seiten. Preis geb. 4,50 Goldmark. — 1924. — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Steuerliteratur, Berlin C 2. — Die vorliegende Ausgabe ist bemüht, sämtliche Probleme der Aufwertungsfrage, auch wenn sie in der 3. Steuernotverordnung nur gestreift oder nicht direkt behandelt sind, auf Grund oder im Sinne dieses Gesetzes zu erörtern. Alle, die mit Hypotheken, Obligationen, Sparkassenguthaben, Lebensversicherungen, Kaufverträgen, Pensionen und dgl. zu tun haben, können aus diesen von 2 Spezialisten auf dem Gebiet des Zivil- und Steuerrechts verfaßten Richtlinien wertvolle Informationen schöpfen.

Zeitschrift für Betriebswirtschaft. Herausgeber: Professor F. Dörfel, Wien; Professor Dr. Findeisen, Nürnberg; Professor Dr. Großmann, Leipzig; Professor Dr. Hellauer, Frankfurt; Professor Dr. Leitner, Berlin; Professor Dr. Oberparleiter, Wien; Professor Dr. Pape, Jena; Professor Dr. Schmidt, Frank-

furt; Professor Dr. Sommerfeld, Mannheim) Professor Dr. Walb, Freiburg i. B. Schriftleiter: Prof. Dr. F Schmidt, Frankfurt a. M. Erscheinungsweise: vierteljährlich 1 Heft von etwa 100 Seiten Umfang. Preis halbjährlich 6,— Rentenmark — 1924 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2. — Die neue Zeitschrift für Betriebswirtschaft hat wissenschaftliche und praktische Aufgaben. Wissenschaftlich soll sie die Ergebnisse der Forschung auf Einzelgebieten, wie auch aus der zentral gelagerten Theorie vortragen und dabei in der Abgrenzung zu den Schwesterwissenschaften nicht engherzig sein. Für die Praxis hat die Zeitschrift in erster Linie die Aufgabe, alle, die es wünschen, mit dem jeweiligen Stande der wissenschaftlichen Entwicklung auf dem Gebiet der Betriebswirtschaftslehre bekannt zu machen, zur praktischen Ausführung neuer Ideen anzuregen und aus der Kritik der Praxis der Wissenschaft neue Anregung zuzuführen Aus diesem lebendigen Austausch zwischen Theorie und Praxis erhofft man Nutzen und Fortschritt für beide.

Lohn-Steuer-Tabellen von K. Seidenschnur. Preis pro Stück 0,60 bis 1,10 Goldmark, je nach Größe der Bestellung, bei portofreier Zusendung. Verlag E. Meier, Berlin N 54, Veteranenstraße 12. Die Tabellen behandeln den Steuerabzug bei wöchentlicher Lohnzahlung. Ihre Uebersichtlichkeit ermöglicht den Gebrauch ohne jede Erläuterung. Sie sind auf festem Manilakarton hergestellt und werden auch stärkster Inanspruchnahme standhalten.

Buch- und Betriebsprüfung und Beweiskraft der Handelsbücher für die Steuerveranlagung von Hanns Eckstein, Steueramtmann beim Finanzamt München II. 83 Seiten. Preis 1,80 Goldmark. — 1924 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Steuerliteratur, Berlin C 2. — Der in die Literatur des Bilanzsteuerrechts vorteilhaft eingeführte Verfasser und im Buchprüfungsdienst erfahrene Fachmann schildert in dem Buche, dem ersten seiner Art, ausführlich und anschaulich die Voraussetzungen und Ziele der Buch- und Betriebsführung, sowie die Voraussetzungen für die Beweiskraft der Handelsbücher. Das Buch ist sowohl für den Kaufmann wie für den Steuerberater, nicht minder aber auch für den Steuerbeamten unentbehrlich.

Die Absetzungen für Abnutzung nach dem Einkommensteuergesetz. Von Dr. jur. Georg Strutz, Senatspräsident am Reichsfinanzhof, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat. 62 Seiten. Preis 1,80 Goldmark — 1924 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Steuerliteratur, Berlin C 2. — Die Schrift erörtert die Frage, ob die Absetzungen für Abnutzung nach dem Einkommensteuergesetz nach dem niedrigen Wertbetrage des Anschaffungspreises, nach dem höheren Werte bei Beginn des Kalender- oder Wirtschaftsjahres, oder endlich nach dem Werte am Schlusse dieses Jahres zu bemessen sind und entscheidet sich für die mittlere Möglichkeit, was auch dem Sinne der diesbezügl. Gesetzgebung entspreche und mit den §§ 33a, 33b des Einkommensteuergesetzes wohl zu vereinigen sei.

Die dritte Steuernotverordnung vom 14. Februar 1924 mit umfassender Einführung und Goldumrechnungstabelle von Rechtsanwalt Dr. Koppe, Berlin, Hauptschriftleiter der „Deutschen Steuer-Zeitung", Berlin. — 79 Seiten. Preis 2,25 Goldmark — 1924 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Steuerliteratur, Berlin C 2. — Enthält in Leitfadenform neben dem gesamten Text eine übersichtliche Zusammenstellung der wichtigen Aufwertungsfrage und Geldentwertungssteuern sowie die sonstigen Vorschriften der dritten Steuernotverordnung über Finanzausgleich, Steuerverfahren und Steuerstrafrecht. Dem Anhang ist eine Goldumrechnungstabelle 1919—1923 wiedergegeben, aus welcher die Goldumrechnungsstäze zu ersehen sind. Zur ersten Einführung unentbehrlich.

Tabelle zur Ermittlung der Lohnsteuer. Bearbeitet von Dr. Paul Bensch, Ministerialdirektor z. D. Preis 1 Goldmark — 1924 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Steuerliteratur, Berlin C 2. — Die Neuregelung des Lohnabzuges macht sehr komplizierte Berechnungen notwendig. Zum Zwecke der Arbeitsersparnis und sicheren Berechnung des Abzuges wurde eine übersichtliche und einfache Tabelle hergestellt, aus der alle die verschiedenen praktisch vorkommenden Abzugsbeträge ohne weiteres abzulesen sind Die Tabelle berücksichtigt auch Akkordlöhne.

Bilanzwert, Bilanzgewinn, Bilanzumwertung. Von Professor Dr. Schmidt, Professor der Betriebswirtschaftslehre, Frankfurt a. M. Band XI der Bücherei für Bilanz und Steuern 212 Seiten. Preis 4,50 Goldmark — 1924 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Steuerliteratur, Berlin C 2. — Neben Grundsätzen der Bilanzierung und Gewinnberechnung unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Inflationsperiode gibt die Arbeit an Hand von Beispielen Einblick in die verschiedenen Methoden zur Richtigstellung der Bilanzen (Papiermarkkorrektur, geteilte Rechnung in 2 Währungen etc.). Aus der Kritik dieser Methoden werden Vorschläge zur Regelung der Bilanzfrage in der Gegenwart auf Goldmarkbasis entwickelt, die für Theorie und Praxis von gleich hoher Bedeutung sind.

Handbuch der Ingenieur-Wissenschaften. 3. Teil: „Der Wasserbau". I. Band: „Die Gewässerkunde". 5. vermehrte Auflage. Bearbeitet von P. Gerhardt, R. Jasmund und H. Engels Mit 401 Textabbildungen und vollständigem Sachregister. XX und 806 Seiten. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig. 1923. Geh. 36 G.-Mk., geb 39 G.-Mk. — Bereits in fünfter Auflage erscheint dieser erste Band vom „Wasserbau", dem dritten Teil des Handbuches der Ingenieur-Wissenschaften, ein Zeichen für die glänzende Aufnahme, die dieses große Sammelwerk in allen beteiligten Kreisen gefunden hat. Für den hohen wissenschaftlichen Wert auch dieses jetzt in neuer Auflage vorliegenden Bandes des Gesamtwerkes bürgen die Namen der drei gegenwärtigen Bearbeiter: P. Gerhardt R. Jasmund und H. Engels. In drei Kapiteln — I. Regen, Grundwasser und stehende Gewässer, II. Fließende Gewässer, und III. Praktische Hydraulik, — wird das ganze Gebiet der „Gewässerkunde" in erschöpfender Darstellung behandelt.

Hinweis.

Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt der Firma Wolf & Struck, Motorenfabrik, Aachen bei, worauf wir unsere Leser besonders aufmerksam machen.

Linden-Rhederei
G. m. b. H.
DUISBURG

Vertreter: St. Goar / Fernsprecher 32

Drahtanschrift: Lindenrhederei. Fernsprecher: 4648 und 4649

◆

Geschäftsstellen:

NEUSS **KÖLN** **MAINZ**

Fernsprecher:

821, 822 B 5339 4387, 4388

FRANKFURT a. M. **MANNHEIM**

Fernsprecher

Hansa 5307, 637 352, 6203, 6255, 6256

80

Eigene

Rad- und Schrauben-Dampfer sowie Rhein- und Kanalkähne.

Ad. Linden
Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H.
DUISBURG

Gegründet 1813

Drahtanschrift: Adlinden. Fernsprecher: 4645, 4646, 4647, 4404

◆

Zweigniederlassungen:

NEUSS **KÖLN** **MAINZ**

Fernsprecher:

821, 822 B 5339 4387, 4388

FRANKFURT a. M. **MANNHEIM**

Fernsprecher:

Hansa 5307, 637 352, 6203, 6255, 6256

Läger,

Umschlagplätze und Siebwerke in Duisburg, Neuß, Gustavsburg, Frankfurt und Mannheim ∗ Brikettfabrik in Mannheim.

Stadthafen Münster i. W.

Im Mittelpunkt am Dortmund-Ems-Kanal gelegen.
Bahnanschluß an die Staatseisenbahn und Westfälische Landes-Eisenbahn.
Ausgestattet mit Dampfkran-Anlagen, großen Lagerhäusern, Werfthallen und Lagerplätzen.
Zollniederlage und Zollabfertigung am Hafen im städtischen Lagerhaus.

Günstiges Industrie-Gelände
zu verkaufen
oder als Lagerplätze zu verpachten.

42

Näheres durch die

Städtische Hafenverwaltung Münster i. W.

Westfälische Speditions-Gesellschaft
mit beschränkter Haftung
DORTMUND

167

Drahtanschrift „Wespeg"

WESPEG

Fernsprecher: 701, 702, 703.

Abteilung I.
Verfrachtungen a. d. westdeutsch. Kanälen. Moderne große Verladebrücke. 4 Portalkräne und Lagerhäuser für Stück- u. Massengüter, Getreidespeich. m. Elevator, Reinigungs- u. Sortierungs-Maschinen Oeffentliche Zoll-Niederlage.
Büro: Speicherstr. 2.

Abteilung II.
Handels-Abteilung für Baustoffe. Lieferung von Zement, Kalk, Tonrohren, Mauer-, Putz-, Rhein- und Schlackensand, Beton- und Gartenkies, Schwemmsteinen usw., waggon- und schiffsweise, sowie ab Lager Dortmund-Hafen.
Büro: Sandweg 1.

Bayerische Transportgesellschaft

vorm. **Theod. Fügen G. m. b. H.**

Ludwigshafen a. Rh. – Mannheim – Kehl i. Bad. – Regensburg – Rotterdam – Antwerpen

∴ Spedition, Schiffahrt, Lagerung, Sammeldienst ∴

Getreide-Elevatoren, Silos, Schüttböden, Kranenbetrieb

16

Draht-Nachrichten: „BAVARIA" für Regensburg: „Bayerntransport" ═══ Fernsprecher in Ludwigshafen Nr. 2005 bis 2008

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg; verantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 5
22. Mai

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

Allgemeiner Teil.

Schriften
des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen.

In der literarischen Abteilung des Vereins erscheint in Kürze

„Zeitfragen der Binnenschiffahrt“
Heft 14 b.

„Die internationale Elbschiffahrtsakte.“

enthaltend die Regierungsdenkschrift über Entstehung und Inhalt der neuen Elbeakte, sowie den deutschen und französischen Text des Abkommens.

Preis etwa G.-M. 2,—

Bestellungen sind zu richten an die:

„Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh.,
Postfach 142.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 5
22. Mai

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1,50 Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionierter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
5. Elbe-Ostsee-Kanal-Verein E. V. zu Wismar.
6. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
7. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
8. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
9. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
10. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
11. Ostpreußischer Verein für Binnenschiffahrt, Königsberg i. Pr.
12. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
13. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
14. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
15. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
16. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
17. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
18. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
19. Verein für Binnenschiffahrt in Schlesw.-Holstein E.V., Kiel, Schloßgart.14,
20. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
21. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W., Rathaus.
22. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
23. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
24. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
25. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

EINLADUNG.

Zu der am **30. Mai 1924, nachmittags 4[30] Uhr in Berlin im Vereinshaus Deutscher Ingenieure, Sommerstraße 3a,** stattfindenden

ordentl. Hauptversammlung 1924

beehren wir uns, ergebenst einzuladen.

TAGES-ORDNUNG:

1. Erstattung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1923 und geschäftliche Mitteilungen (Berichterstatter: Der Geschäftsführer).
2. Bericht über die Finanzgebarung des Zentralvereins im Jahre 1923 (Berichterstatter: Der Schatzmeister).
3. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1923 und Entlastung des Vorstandes (Berichterstatter: Der Rechnungsprüfer).
4. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1924.
5. Wahlen zum Vorstande und zum Verwaltungsrat.
6. Wahl von Einzelmitgliedern zum großen Ausschuß.
7. Ernennung zum korrespondierenden Mitglied.
8. Vortrag des Herrn Oberregierungs- und Baurat Innecken-Hannover: „Die Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main". (Mit Lichtbildern).
9. Vortrag des Herrn Oberingenieur Hülsmeier-Riesa: „Die Arbeitsweise des Lauchhammer Werkes Riesa". (Mit Lichtbildern).
10. Verschiedenes.

Im Anschluß an die Tagung findet ein gemütliches Beisammensein im „Rheingold" (Muschelsaal), Potsdamerstraße 3, Erdgeschoß (Bierabteilung) gegen 8 Uhr statt. / Abendessen kann hier nach der Karte eingenommen werden.

Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt E. V.

Der Vorsitzende: gez. Dr. h. c. Ott, Generaldirektor.

Der Geschäftsführer: gez. Schreiber, Syndikus.

Allgemeiner Teil.

Neuerungen in der Konstruktion von Schiffshebewerken.

Von Geh. Baurat M. Contag, Berlin-Friedenau.

Im Inland wie im Ausland wird noch immer die einfache Kammerschleuse als das geeignetste Mittel zur Ueberwindung von Gefällstufen in den Schiffahrtskanälen angesehen. Neuerdings ist die Kammerschleuse auch für größere Gefälle als sogenannte „Schachtschleuse" in Eisenbeton mit gutem Erfolge ausgeführt worden. Sind aber sehr große Gefälle zu überwinden oder muß mit dem Speisewasser sehr gespart werden, wie dies bei den neueren mittel- und süddeutschen Kanalprojekten der Fall ist, dann können nur Schiffshebewerke in Betracht kommen, deren Konstruktion allerdings Dauerhaftigkeit, große Leistungsfähigkeit und volle Betriebssicherheit gewährleisten muß.

Mechanische Vorkehrungen zur Förderung und Hebung kleinerer Fahrzeuge (Schiffseisenbahnen), sind bereits im vorigen Jahrhundert in England, Amerika und auch in Ostpreußen beim Elbing-Oberländischen Kanal ausgeführt worden. Auch das System einer hydraulischen Hebung ist in Belgien zur Anwendung gelangt, wo im Canal du Centre bei La Louviere 4 allerdings unfertige Hebewerke von unseren Truppen vorgefunden und durch deutsche Ingenieure fertig gestellt und in Betrieb gesetzt worden sind. Für die neuzeitlichen Kanalschiffe von 600 bis 1000 t Tragfähigkeit konnten diese älteren Systeme nicht in Frage kommen und so gelangte vor etwa 30 Jahren im Dortmund-Ems-Kanal das bekannte Schiffshebewerk bei Henrichenburg nach einem Schwimmersystem zur Ausführung. Es hat sich auch bis heute im Betriebe bewährt, wenn auch zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kanals eine Schachtschleuse daneben erbaut worden ist. Das auf einem eigenartigen Schwimmersystem beruhende Henrichenburger Hebewerk ist an ganz besondere Untergrundverhältnisse gebunden und daher nicht überall ausführbar. Deshalb hat sich die preußische Wasserbauverwaltung seit längerer Zeit mit dem Studium anderweitiger Systeme befaßt und auf ihre Anregung hin haben namhafte deutsche Eisenbau- und Tiefbaufirmen Vorschläge für Schiffshebewerke an den Gefällstufen des Hohenzollern-Kanals bei Niederfinow, des Oder-Spree-Kanals bei Fürstenberg und neuerdings des Mittelland-Kanals bei Rothensee in Zeichnungen und Modellen ausgearbeitet. Trotzdem konnten sich die Wasserbaubehörden bisher noch nicht zu einer praktischen Ausführung eines dieser Vorschläge entschließen. Es ist auch nicht zu verkennen, daß bei den sehr großen Abmessungen und Gewichten die Gründungsschwierigkeiten den Bau übermäßig verteuern und Windkräfte die Betriebssicherheit gefährden könnten.

Daß das Problem des besten Hebewerks für 1000-t-Schiffe noch nicht endgültig gelöst ist, ergibt sich auch aus den vielseitigen Vorschlägen, welche in neuester Zeit auf den Ausstellungen zu München 1921, Essen und Magdeburg 1922 in der Oeffentlichkeit bekannt geworden sind. Auf den 1903 von der Oesterreichischen Regierung für ein Hebewerk bei Prerau im Donau-Oder-Kanal ausgeschriebenen Wettbewerb soll hier nicht näher eingegangen werden, da sein Ergebnis nicht befriedigend war.

Für die 36 m hohe Gefällstufe bei Niederfinow wurden seinerzeit vier neue eigenartige Systeme ausgearbeitet: ein Schwimmersystem von der Firma Friedrich Krupp-Essen, ein Seilaufzugsystem von der Demag und Gutehoffnungshütte, ein Wagebalkensystem von der Firma Beuchelt & Co. in Grünberg und ein Trommelhebewerksystem von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (M.A.N.). Die Magdeburger Ausstellung zeigte die weitere Ausbildung des Wagebalkensystems durch einen Modellvorschlag der Firma Philipp Holzmann & Co. und der M.A.N. Bei letzterem war die Neuerung bemerkenswert, daß die beiden den Schiffstrog haltenden Wagebalken mit der festverbundenen Schwimmtrommel in einem wassergefüllten Trog gelagert waren. Außerdem hatte die M.A.N. das System der „Geneigten Ebene" für den Schiffstransport mittels eines Trogwagens in Zeichnungen und in einem Modell zur Anschauung gebracht.

Wenn auch in neuester Zeit die Aussichten für die praktische Ausführung größerer Kanalbauten mit Schiffshebewerken wegen der traurigen wirtschaftlichen Lage unseres Vaterlandes äußerst gering sind, so hat doch die M.A.N. an der Lösung des Hebewerkproblems unermüdlich weitergearbeitet und die Veröffentlichung ihrer Untersuchungen im „Bauingenieur" durch Dr. ing. eh. Carstanjen zeigt die bedeutenden Fortschritte in der Ausgestaltung sowohl des senkrechten Hebewerks, wie des geneigten Schiffsaufzuges.

Es dürfte daher von allgemeinem Interesse sein, hierüber Näheres zu erfahren.

Man muß zunächst bei allen mechanischen Schiffshebewerken „Naßförderung" und „Trockenförderung" unterscheiden, je nachdem das Schiff in einem eisernen Trog schwimmend oder auf einer Plattform aufliegend zur Hebung gelangt. Im ersteren Fall hat man den Trog an beiden Stirnseiten mit Hubtoren wasserdicht verschlossen. Derartige Tore müssen auch auf den an das Hebewerk angrenzenden Kanalhaltungen vorhanden sein, damit das Schiff nach Oeffnung der Torverschlüsse in den Trog hineinschwimmen bzw. aus ihm herausschwimmen kann. Hierbei muß jedesmal der Spalt zwischen den beiden Toren künstlich gedichtet werden. Wenn eine solche Dichtung auch, wie Henrichenburg zeigt, möglich ist, bleibt der doppelte Torverschluß immerhin ein sehr unbequemer Teil des Hebewerks und ist mit ganz besonderen Schwierigkeiten verbunden, wenn der Spiegel des Unterwassers stark wechselt. Nun ist es dem Werk Gustavsburg der M.A.N. gelungen, den Schleusentrog mit Toren durch einen sogenannten „Tauchtrog ohne Tore" zu ersetzen, der, mit Ballastkammern versehen, sich ähnlich, wie ein Tauchboot, durch Pumparbeit im Wasser heben und senken läßt.

Das Wagebalken-Hebewerk mit Tauchtrog.*)

Ein auf diesem Prinzip beruhendes Hebewerk von 17 Meter Hub zeigt die Abbildung 1. Die Förderung des Tauchtroges mit dem Schiff aus einer Haltung in die andere wird hierbei durch ein Wagebalkensystem vermittelt. Die in Eisenfachwerk hergestellten Wagebalken sind mit einer durchgehenden Walze fest verbunden, die in einer mit Teer gefüllten Rinne gelagert ist. Diese Rinne wiederum ruht mittels eines Eisengerüstes auf einem Ponton, das ebenso wie die Wagebalken mit Ballast ausgewogen ist. Die vier auf der durchgehenden Walze angeordneten Wagebalken tragen am hinteren Ende das Gegengewicht, während am vorderen Ende der Tauchtrog mit Bolzengelenken aufgehängt ist. Dieser läuft mit seinen an beiden Stirnen angebrachten Zahnradgetrieben in Führungsgerüsten, die in Eisenfachwerk sehr standsicher gestaltet sind. Die senkrechten Führungen sind durch einen Uebergangsbogen verbunden, durch den das Troggelenk des Wagebalkens sich bei der Bewegung des Troges zwangsläufig bewegen muß. Diese Zwangsläufigkeit wird dadurch möglich, daß das Ponton mit dem Wagebalken sich in einem Becken entsprechend verschiebt. Für die Bewegung genügt eine Antriebkraft von 60—70 PS. Es leuchtet ein, daß auf diese Weise ein Schiff ein Trog schwimmend aus einer Haltung in die andere gelangen kann. Wie die Abbildung zeigt, sind die Haltungen um ein

*) Näheres im „Bauingenieur" Oktober 1923, Heft 19/20.

gewisses Maß gegeneinander versetzt und endigen in einem Tauchbecken mit einem Warteplatz für ein Schiff. Der Wasserspiegel der beiden nebeneinander liegenden Tauchbecken ist mit der oberen bezw. unteren Haltung gleich. Sie besitzen etwa die doppelte Wassertiefe des Kanals, damit der Tauchtrog so tief gesenkt werden kann, daß das Schiff aus ihm heraus schwimmt. Der Trog muß natürlich so hoch gehoben werden, daß er über den Rand des Tauchbeckens hinweg kommt. Ist der Trog abgesenkt, so kann sich das einfahrende Schiff so über ihn hinlegen, daß es bei seinem Hochgehen gewissermaßen von ihm aufgefischt wird. Die seitlichen Führungen und Leitwerke des Troges sind so angeordnet, daß sie bei voller Absenkung noch über Wasser bleiben. An beiden Längsseiten besitzt der Trog mit ihm fest verbundene Ballastspeicher, deren Boden bei tiefster Tauchung noch eben den Wasserspiegel berührt. Das Heben und Senken des Tauchtroges erfolgt nun durch ein auf ihm angebrachtes System von Pumpen, die elektrisch angetrieben werden. Sie pumpen das vom sinkenden Trog verdrängte Wasser in die Speicher und ermöglichen das Aufsteigen des Troges durch Entleerung der Speicher.

Abbildung 1. Das Wagebalken-Hebewerk mit Tauchtrog.

Als Pumpen sind die von der M.A.N. ersonnenen und gebauten „Schraubenschaufler" vorgesehen. Auf einer in einem Kugellager hängenden Welle, die mit einem stehenden Motor gekuppelt ist, sitzen auf einer Nabe sternförmig messerartige Schaufeln aus Nickelstahl, die durch den Motor in sehr rasche Umdrehung versetzt werden und das Wasser in dem sie umgebenden Pumpenrohr mit großer Gewalt in die Höhe schleudern. Die Pumpen sind von größter Einfachheit und Betriebssicherheit und besitzen keinerlei Ventile, Stopfbüchsen und dergl. Durch gewisse Vorrichtungen können sie selbsttätig in Wirksamkeit gesetzt werden, sobald die Ballastspeicher bis an den Rand gefüllt sind. Um die Speicher zu entleeren, hat der Wärter nur einen Hebel umzulegen, durch den gleichzeitig die sämtlichen Motore angelassen werden, welche die Abflußventile heben. Nach erfolgter Entleerung schließen diese sich selbsttätig. Auf die maschinellen Einzelheiten kann hier nicht näher eingegangen werden. Ein gewisser Nachteil des Tauchtroges besteht darin, daß er, um in die andere Haltung eintauchen zu können, die Abschlußmauer überklettern, also eine verlorene Steigung zurücklegen muß. Bei einer Hubhöhe von 36 m sollen für einen einfachen Hub etwa 20 Minuten erforderlich sein, sodaß bei 16stündigem Arbeitsbetrieb täglich über 40 Schleusungen vorgenommen werden können.

Die Schiffsförderung auf geneigter Ebene.*)

Der vorbeschriebene Tauchtrog ist nur bei einem senkrechten Hebewerk anwendbar. Handelt es sich um die Förderung auf einer geneigten Ebene, so muß der Trog als „Schleusentrog" mit Hubtoren an beiden Stirnseiten während der Fahrt wasserdicht verschlossen werden können. Ein solcher Schleusentrog ist mit 2 eisernen Fachwerkträgern fest verbunden und auf einem fahrbaren Untergestell gelagert. Der so gebildete Schiffswagen hat bei den heute üblichen Abmessungen der Kanalschiffe einen Druck von 5000—6000 t auf den Bahnunterbau zu übertragen. Die quergeneigte Ebene muß sich dem Geländeabhang möglichst anpassen. Ist die Neigung geringer als etwa 1 : 30, so kann von einem Zahnradbetrieb abgesehen werden. Muß das Gefälle auf etwa 1 : 5 bis 1 : 10 angenommen werden, so empfiehlt es sich, das Eigengewicht des Schhiffswagens durch Gegengewichte auszugleichen. Im ersteren Falle kann man von einer „Schiffseisenbahn" sprechen, im zweiten Fall stellt die Anlage mehr einen schrägen „Schiffsaufzug" dar. Der Schiffswagen ist in beiden Fällen von gleicher Bauart, die aus Abbildung 2 in ihren Einzelheiten zu ersehen ist. Der portalartige Rahmen, in welchem der Trog eingebaut ist, ruht auf 2 vierachsigen Wagenuntergestellen, deren jedes aus einer Plattform besteht, die auf 2 zweiachsigen Schemelwagen aufsitzt. Auf den 8 Achsen sitzen je 2 Paar Doppelräder, sodaß 32 Stützpunkte vorhanden sind, von denen jeder 160 t aufzunehmen hat. Die beiden Doppelschienen sind auf durchgehende Betonkörper gelagert und bestehen aus Kopfschienen gewöhnlichen Kranprofils mit der üblichen Stoßanordnung. Alle Achsen des Wagens, alle Gelenkbolzen der Verteilungsträger, sowie die Auflagergelenke der Portale ruhen in Walzenlagern, sodaß sie leicht drehbar sind. Der Seitenschub des Portals ist durch ein

*) Näheres im „Bauingenieur" Dezember 1923, Heft 23.

Zugband aufgehoben. Zwischen den Doppelschienen des Schiffswagens liegen die Zahnstangen. Die Bahn ist so angeordnet, daß sie auch Laufflächen für wagerechte Räder bietet, durch welche der Wagen gegen seitliche Abweichungen gesichert wird. In jede der beiden Zahnstangen greifen mehrere am vorderen und hinteren Ende des Wagens befindliche Ritzel ein. Der Schiffswagen ist mit einer gewöhnlichen Betriebsbremse und einer Sicherheitsbremse ausgerüstet. Eine Abbremsung des Wagens erfolgt bei der Talfahrt auch durch die Aufspeicherung der dabei frei werdenden Energie, worauf hier nicht näher eingegangen werden soll. Zur Abnahme des elektrischen Stromes aus einem vorhandenen Kraftwerk und zur Uebertragung des Antriebes auf die Laufräder sind auf dem Wagen Dynamomaschinen mit allem Zubehör in Führerhäuschen untergebracht.

Abbildung 2. Schiffsaufzug mittelst Trogwagen auf quergeneigter Ebene.

Der Schiffsaufzug unterscheidet sich von dem Selbstfahrer nur durch die Einrichtungen, welche dem Gewichtsausgleich dienen, weshalb nur diese noch kurz zu beschreiben sind. Das in einer Grube zwischen den Schienen ebenfalls auf Schienen laufende Gegengewicht besteht aus 8 Walzen mit ihren 16 Doppelrädern. Die Gesamtlast von etwa 5000 t verteilt sich sonach, wie bei dem Wagen, auf 32 Stützpunkte. Die Walzen bestehen aus einem Beton, dessen spez. Gewicht durch Beimischung von Eisenbrocken auf etwa 4 bis 4,5 gebracht ist. Die 8 Walzen sind untereinander durch Augenstäbe verbunden, die auf die aus ihren Enden hervorragenden Stirnzapfen aufgezogen sind. Bergseitig schließt sich an den letzten dieser Stäbe die Gliederkette an, die das Gegengewicht mit dem Schiffswagen verbindet und zu diesem Zweck am Kopfende der Aufzugsebene über ein sechseckiges Rad in senkrechter Ebene umgelenkt wird. Auf die weiteren Einzelheiten der maschinellen Einrichtung näher einzugehen, verbietet sich aus Raummangel.

Wie die Abbildung 2 zeigt, wird das obere und untere Ende der quergeneigten Ebene durch einen nischenartigen Mauerabschluß gebildet, und zwar mit zwei Torverschlüssen, an welche sich der Schiffswagen in seiner oberen und unteren Endstellung genau anschließt. Durch eine eigenartige Herumführung der Kanalhaltung um diese große Mauernische ergibt sich ein Warteraum für das nächstfolgende Schiff, welches sofort in den frei werdenden Trog hineinschwimmen kann. Hierdurch wird die Leistungsfähigkeit der Anlage ganz wesentlich erhöht.

Die Trockenförderung auf wagerechter Kranbahn.*)

Wenn es möglich sein sollte, große Schiffsgefäße in beladenem Zustand ohne Gefährdung ihrer Wandungen durch den Seitendruck von Schüttgut auf einer Plattform aus dem Wasser zu heben, kann die Trockenförderung des Schiffes aus der unteren Haltung in die höhere und umgekehrt eine sehr große Ersparnis im Bau und Betrieb der Hebevorrichtung bieten gegenüber dem bisher beschriebenen System der Naßförderung. Das in der Abbildung 3 dargestellte System einer Kranbahnförderung, welches die Firma Aug. Klönne in Dortmund in Verbindung mit der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf in Vorschlag gebracht hat, verdient daher ernstliche Beachtung. Der Hauptvorzug beruht in dem Fortfall des großen toten Gewichtes des wassergefüllten Schiffstroges, dessen Ausgleich durch Gegengewichte kostspielige und umständliche Vorkehrungen erfordert. Außerdem kann durch eine Kranbahn von beliebiger Länge der schwer zu dichtende Kanaldamm oder der Brückenkanal erspart werden, auf welchem bei den übrigen Systemen die obere Haltung bis zum Hebewerk verlängert werden muß. Auf der eisernen Kranbahn, deren Länge und Höhe durch das Gelände bedingt ist, fährt eine „Katze" mit elektrischem Antrieb, an welcher die Plattform mit dem Schiff hängt. Die Haltungen brauchen in ihrer Achse nicht versetzt, auch nicht durch Tore verschlossen zu werden. An den beiden Enden der wagerechten Kranbahn befinden sich eiserne Hubgerüste, innerhalb deren die Hebung und Absenkung der Plattform mit dem Schiff sich in nachstehend beschiebener Weise vollzieht.

Die Abbildung 3 zeigt die wageregte Transportkrananlage, welche aus der oberen Haltung O, der unteren Haltung U und der sie verbindenden Kranbahnstrecke B besteht. Die Kranbahn reicht über die beiden Haltungen hinweg und auf ihr läuft eine Katze L, die eine Plattform H trägt, welche sich durch ein besonderes Windwerk W senkrecht bewegen läßt. Diese Plattform stellt ein allseitig offenes, räumliches Gerüst dar, das im Querschnitt eine rechteckige Rahmenform zeigt. Der Boden besteht aus Längs- und Querbohlen, die siebartig verlegt sind, um beim Herausheben aus dem Wasser oder beim Absenken in das Wasser keine Widerstände hervorzurufen. In den Gerüsten am Ende der beiden Haltungen sind noch besondere, senkrecht bewegliche Traversen T angeordnet, die an über Rollen laufenden Seilen befestigte Gegengewichte G tragen. Ist die Plattform mit dem Schiff in einer Haltung, um senkrecht bewegt zu werden, so wirkt ihre Last auf die Traversen, wird aber durch die Gegengewichte entlastet. Der Kanal K ist in jeder Haltung um die Strecke R verlängert, um in diesem Warteraum die zu fördernden Schiffe verholen zu können.

Der Vorgang einer aufeinanderfolgenden Berg- und Talfahrt ist nun der folgende: Die Katze steht über auf dem unteren Hubgerüst U und die Plattform H, deren Eigengewicht durch die Gegengewichte ausgeglichen ist, wird in das Wasser der Haltung soweit abgesenkt, daß das bereitliegende Schiff frei in dieselbe einfahren kann. Nachdem das Schiff an Pollern festgelegt oder mit seitlichen Rungen abgestützt ist, wird die Plattform durch das Windwerk angehoben. Das Schiff S setzt sich auf den Boden auf und überträgt allmählich seine ganze Last auf die Plattform in dem Maße, als der Auftrieb abnimmt. Ist die Plattform entsprechend hochgehoben, wird sie innerhalb der Katze auf deren feste Rahmenkonstruktion abgesetzt, sodaß die Seile, die bis dahin die Last aufgenommen haben, vollständig entlastet werden. Die Traversen werden gleichzeitig entlastet und verbleiben mit den Gegengewichten im Hubgerüst U. Die Plattform mit dem Schiff bildet jetzt mit der Katze einen starren Körper und dieser fährt nun auf der wagerechten Kranbahn mit elektrischem Antrieb von der unteren Haltung zur oberen Haltung. Die Höhenlage der Kranbahn ist so gewählt, daß die Plattform mit dem Schiff auch bei höchstem Oberwasser über den erforderlichen Schiffslichtraum hinwegfahren kann. Ist die Katze im oberen Hubgerüst O angekommen, wird die Plattform aus ihrer festen Verbindung mit der Katze gelöst und die Lastübertragung findet wieder durch die Seile des Windwerks W statt. Die Plattform ruht dann wieder auf den Traversen T und wird an den Seilen soweit abgesenkt, bis das Schiff frei ausschwimmen kann. Inzwischen war in der oberen Haltung ein zweites Schiff in den Warteraum R verholt worden. Dieses wird mit dem angekommenen Schiff verbunden und von diesem bei der Ausfahrt eingeholt. Nach erfolgter Befestigung auf der Plattform H steht es zur Talfahrt bereit. Die Förderung auf der wagerechten Kranbahn findet immer in der Zielrichtung des Schiffes statt und verlängert daher nicht die Fahrt.

Auf die Einzelheiten der maschinellen Einrichtungen einzugehen, würde hier zu weit führen, nur sei bemerkt, daß für den Antrieb des Windwerkes zur Hebung eines 1000-t-Schiffes eine recht erhebliche motorische Kraft erforderlich sein wird.

Die vorbeschriebenen Neuerungen in der Konstruktion von Schiffshebewerken zeigen, daß bei einem senkrechten Hebewerk die doppelten Abschlußtore mit ihren Betriebserschwernissen und Gefahren durch den „Tauchtrog" erspart werden können und daß die Naßförderung auf geneigter Schienenbahn mittels eines „Trogwagens" auch für die größten Kanalschiffe durchführbar sein würde. Die Vereinigung der senkrechten Hebung mit der wagerechten Weiterbeförderung auf einer „Kranbahn" kann als eine wichtige Neuerung betrachtet werden, wenn die Trockenförderung beladener Schiffe im allgemeinen nicht beanstandet wird. Möchten die Schiffbauer diese Frage durch praktische Versuche weiter zu klären suchen!

Der weitere Ausbau des deutschen Kanalnetzes wird sich, abgesehen vom norddeutschen Tiefland, ohne Zuhilfenahme von Schiffshebewerken kaum ausführen lassen.

*) Näheres in der Zeitschrift „Schiffbau" 1924, Heft 9.

Abbildung 3. Trockenförderung mittelst Kranbahn.

Selbst der geplante Main-Donau-Kanal wird ihrer bedürfen, wenn die Speisung seiner Scheitelhaltung durch den Lechzubringer durch die internationale Donau-Kommission beanstandet werden sollte.

Es ist daher begreiflich, daß in den Kreisen der Binnenschiffahrt der Frage des zweckmäßigsten Schiffshebewerkes das größte Interesse entgegengebracht wird. Eine wesentliche Förderung dieses von so vielen Seiten durchstudierten Problems ist aber nur durch die praktische Ausführung einer Anlage möglich. Möchten die maßgebenden Stellen dazu recht bald die nötige Entschlußkraft finden!

Das Flaggenrecht in der Binnenschiffahrt.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat sich u. a. die Aufgabe gestellt, die Frage der Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrecht, d. h. der Angleichung der für die Binnenschiffahrt in den einzelnen Uferstaaten geltenden Rechtsnormen zu bearbeiten. Das erste Gebiet, dem sie nähergetreten ist, ist dasjenige des Flaggenrechts in der Binnenschiffahrt, das im März d. J. in einer aus Vertreter der Rheinuferstaaten gebildeten Unterkommission der Zentralkommission in Paris in mehrtägiger Sitzung behandelt wurde. Die Beratüng soll im November d. J. fortgesetzt werden. Die nachstehenden uns zugegangenen Ausführungen besitzen daher aktuelles Interesse. Die Schriftleitung.

Es ist eine alte Erfahrung, daß der Verkehr die Menschen einander näher bringt und sie zu einer gewissen Einheitlichkeit in der Regelung ihrer gegenseitigen Bezehungen hinführt. Deshalb sind in Bundesstaaten die Gesetze über das Verkehrswesen in der Regel als Aufgaben der Zentralgewalt bezeichnet worden. Bei uns in Deutschland wurde die Rechtseinheit schon vor der Errichtung eines Bundesstaates zuerst auf dem Gebiete des Handels- und Wechselrechts tatsächlich auf dem Wege der übereinstimmenden partikularen Gesetzgebung geschaffen. Die Schweiz hat zuerst das Obligationsrecht von Bundes wegen geregelt.

Es ist deshalb vollkommen natürlich und begreiflich, daß auch innerhalb der internationalen Völkergemeinschaft das Streben nach einheitlichen Rechtsregeln sich vorzugsweise auf dem Gebiete des Verkehrswesens Geltung verschafft. Man hat zunächst für den Eisenbahnverkehr gemeinsame internationale Rechtsgrundlagen durch das Berner Uebereinkommen geschaffen. Für die Schiffahrt sind ähnliche Bestrebungen seit geraumer Zeit im Gange, und sie haben auch schon zu gewissen vorläufigen Ergebnissen im Bereiche der Seeschiffahrt geführt. Hinsichtlich der Binnenschiffahrt sind durch den Völkerbund und durch die internationalen Stromkommissionen neue Anregungen gegeben worden, die sowohl das private als auch das öffentliche Recht berühren. Bezüglich des privaten Binnenschiffahrtsrechts bewegen diese Anregungen sich in den Bahnen, die seit längerer Zeit durch den Zusammenhang der Interessen benachbarter Staaten vorgezeichnet waren. Es war nämlich schon vorher das Bedürfnis hervorgetreten, die gegenseitige Anerkennung der Schiffshypotheken, die ihrerseits ein wesentliches Mittel der Kapitalbeschaffung für das Transportgewerbe auf den Binnenwasserstraßen darstellen, durch internationale Verträge sicherzustellen. Aber auch abgesehen hiervon, war das Bedürfnis nach einheitlichen Rechtssätzen über die gesetzlichen Pfandrechte der Schiffsgläubiger, über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für die Folgen von Zusammenstößen, für Hilfeleistung und Bergung und über den Frachtvertrag bemerkbar geworden. Es ist nicht zu verkennen, daß ein Fortschritt auf dem Gebiet der internationalen Verkehrswirtschaft zu erzielen wäre, wenn eine Vereinheitlichung oder wenigstens eine gegenseitige Annäherung der nationalen Rechtsvorschriften sich erreichen ließe.

Von neuerem Datum ist der Gedanke, daß auch auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts dieser Wunsch der Vereinheitlichung oder Angleichung mit Aussicht auf Erfolg durchgeführt werden könnte. Es kommt hierbei zunächst die Eichung der Fahrzeuge in Betracht und die hiermit zusammenhängende Eintragung in Schiffsregister, die — soweit es sich um das Verwaltungsrecht handelt — als Grundlage für die Feststellung der Identität eines Schiffes dienen soll. Dieser Zweck kann nur erreicht werden, wenn die an einem gemeinsamen Binnenschiffahrtsnetz beteiligten Staaten sich darüber verständigen, daß jedes Binnenschiff eingetragen sein muß und nur einmal eingetragen werden darf; außerdem müssen in bezug auf die Frage, in welchem Staate oder in welchem Orte die Eintragung zu erfolgen hat, gemeinsame Grundsätze vereinbart werden. Die Uebertragung von Fahrzeugen von einem Register in das andere muß so geregelt werden, daß sowohl Doppeleintragungen als auch Lücken in der Aufzeichnung des Schiffsparks möglichst vermieden werden. Die praktischen Interessen, die sich an die Errichtung und Aufrechterhaltung eines solchen Kontroll- und Identifizierungsapparats knüpfen, sind schließlich nicht nur verwaltungsrechtlicher, sondern auch wirtschaftlicher Natur und für die Sicherheit des Rechtsverkehrs von Bedeutung, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß in Ermangelung eines solchen Apparats Fahrzeuge in zwei verschiedenen Ländern mit Kapital belastet worden sind, ohne daß der zweite Darlehnsgeber die Tatsache der Verpfändung des Schiffes in einem anderen Lande kannte oder in Erfahrung bringen konnte.

Eine weitere Anregung auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts der Binnenschiffahrt geht nun aber dahin, daß das für die Seeschiffahrt seit längerer Zeit bestehende Institut des sogenannten Flaggenrechts auch für die Binnenschiffahrt anzuwenden sei.

Die Rechtsbildung auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt hat sich allerdings in der Weise vollzogen, daß die besonderen Einrichtungen und Rechtssätze der Seeschiffahrt in großem Umfange, wenngleich mit mehr oder minder erheblichen Veränderungen, auf die Binnenschiffahrt übertragen worden sind. Diese Entwicklung der Dinge war naturgemäß und entsprach den Verhältnissen für das Gebiet des Privat- und Handelsrechts insofern, als die für die Rechtsbildung maßgebenden praktischen Interessen im Betriebe der See- und Binnenschiffahrt vielfach gleich oder doch sehr ähnlich sind, sodaß ihnen durch eine analoge Regelung Rechnung getragen werden kann. Es kommt hinzu, daß in den Flußmündungen, in den Küstengewässern und in den Unterläufen der großen Ströme die Betriebsverhältnisse der beiden großen Schiffahrtsgruppen Uebergangserscheinungen aufweisen, wie sie in der Rhein-Seeschiffahrt und der kleinen Küstenfahrt in die Erscheinung treten. Abgesehen davon, ist in solchen Gewässern Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt örtlich miteinander nahe verbunden, und die gegenseitigen Beziehungen würden durch starke Verschiedenheiten in der rechtlichen Behandlung zu sehr erschwert werden.

Wesentlich anders liegen die Verhältnisse für die Anwendung des öffentlichen Rechts und insbesondere auch des Rechts zur Führung einer nationalen Flagge, dem in der Regel eine entsprechende Verpflichtung gegenübersteht. Die Grundlagen für die Daseinsberechtigung des

Flaggenrechts der Seeschiffe ergibt sich aus dem Umstande, daß diese Fahrzeuge das Feld ihrer Tätigkeit auf den Meeresflächen haben, die zu keinem Staatsgebiet gehören und keiner nationalen Gesetzgebung unterstehen. Jedes Seeschiff muß deshalb auf der hohen See nach den Rechten seiner Heimat behandelt werden, es führt dieses Recht gewissermaßen überall mit sich und bildet insofern eine schwimmende Exklave des heimatlichen Hoheitsgebietes. Es besteht ein praktisches Bedürfnis dafür, diesen nicht nur für die Anwendung des nationalen und internationalen Rechtes wichtigen, sondern auch politisch bedeutungsvollen Zustand durch ein Symbol der Staatshoheit, bestehend in einer Flagge, für jedermann kenntlich zu machen, und im Falle der etwaigen Kontrolle einen entsprechenden, weithin sichtbaren Ausweis der staatlichen Zugehörigkeit auf hoher See zu besitzen.

Für die Binnenschiffahrt liegen, ebenso wie für die kleine Küstenschiffahrt innerhalb der Hoheitsgrenze diese Verhältnisse vollkommen verschieden. Sie begibt sich niemals in ein Gebiet, wo es an einer territorialen Gesetzgebung mangelt, sie bleibt immer einer solchen Gesetzgebung, sei es derjenigen des Heimatlandes oder der eines fremden Staates, unterworfen. Sie ist keine schwimmende Exklave in fremdem Hoheitsgebiete, und die Kontrolle über die Staatszugehörigkeit der einzelnen Fahrzeuge ist, insofern sie aus irgend welchen praktischen Gründen notwendig sein sollte, vom Ufer aus oder in den Häfen sehr leicht zu bewerkstelligen. Die Rheinschiffahrtsakte vom Jahre 1868 hat in Artikel 2 zwar von dem Rechte zur Führung der Flagge eines Rheinuferstaates gesprochen, in dem Sinne und dem Zusammenhange, daß nur denjenigen Schiffen die Fahrt zwischen dem Meere und dem Rhein freistehen sollte, die zur Führung einer solchen Flagge berechtigt seien. An derselben Stelle ist auch ausgesprochen, daß das Flaggenrecht durch ein Zeugnis der heimatlichen Regierungen nachgewiesen werden soll. Die praktische Bedeutungslosigkeit dieser Vorschrift kann nicht besser nachgewiesen werden als durch die Feststellung der Tatsache, daß sie niemals in die Wirklichkeit überführt worden ist. Kein Rheinuferstaat hat es für notwendig gehalten, irgend welche Bestimmungen zu treffen über die Voraussetzungen und Formen, die für die Erteilung solcher Flaggenzeugnisse maßgebend sein sollen. Die Rheinschiffahrt hat sich seit 1868 glänzend entwickelt und einen geradezu ungeheuren Aufschwung genommen, ohne daß jemals von irgend einer beteiligten Seite, weder von Schiffahrtsgesellschaften noch von Vereinen noch von Hafenverwaltungen noch von sonst jemand das Bedürfnis nach der Schaffung oder Präzisierung eines Flaggenrechts laut geworden wäre. Die gewissermaßen theoretische Veranlassung für die Erwähnung eines Flaggenrechts in Artikel 2 der Akte von 1868, bestehend in der Unterscheidung zwischen den zur Rheinschiffahrt berechtigten und allen sonstigen Schiffen, ist außerdem auch noch hinfällig geworden durch die Bestimmung im Artikel 356 des Versailler Friedens, die ausdrücklich diese Unterscheidung aufhebt und den Schiffen aller Nationen die Beteiligung an der Rheinschiffahrt ein für allemal freigibt. Es ist nicht recht erkennbar, welchen praktischen Nutzen die nationale Flagge als Symbol für irgend welche rechtlichen Beziehungen noch haben kann, wenn die Schiffe aller Nationen — nicht nur diejenigen der Uferstaaten — auf dem Rhein nach dem Grundsatze vollkommener Gleichheit und Freiheit behandelt werden müssen. Auch hierbei zeigt sich wiederum der große Unterschied in der völkerrechtlichen Lage der See- und Binnenschiffahrt, insofern, als der ersteren eine allgemeine völkerrechtliche Bürgschaft in bezug auf Freiheit und Gleichheit der Rechtslage auf allen Meeren unseres Erdballes fehlt; bestimmend für die Rechtslage der Seeschiffahrt ist vielmehr das unendlich weitverzweigte Netz von individuellen Handels- und Schiffahrtsverträgen, die zwischen den seefahrenden Nationen abgeschlossen und in welchen regelmäßig Vorschriften über die gegenseitige Anerkennung der Flaggen sowie über die an das Flaggenrecht geknüpften Rechtsfolgen enthalten sind.

Wollte man für den Rhein sich über die Tatsache des mangelnden Bedürfnisses hinwegsetzen und gleichwohl für diesen Strom ein internationales Flaggenrecht nicht durch Einzelverträge, sondern durch Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in die Rheinschiffahrtsakte mit allgemeiner Geltung für alle Völker der Erde, also gewissermaßen durch Vertrag zugunsten Dritter, schaffen, so müßte man nicht nur die Form und Voraussetzungen für die Begründung eines solchen Rechts einheitlich regeln, sondern dieses neue Völkerbundsinstitut auch hinsichtlich der praktischen Wirkungen des Flaggenrechts gegenüber der nationalen Gesetzgebung und Verwaltung klar umschreiben. Sollte das Flaggenrecht der Binnenschiffe überhaupt irgend eine praktische und rechtliche Bedeutung Dritten gegenüber haben, so kann sie schließlich doch nur in irgend welchen Einschränkungen der Hoheitsrechte desjenigen Staates, in welchem ein unter fremder Flagge fahrendes Rhein- oder Seeschiff sich zeitweilig aufhält, ihren Ausdruck finden. Es ist nicht ersichtlich, welche Gedanken die Befürworter des Flaggenrechts für Rheinschiffe sich in dieser Beziehung gemacht haben. Einen gewissen Fingerzeig hierfür kann man aber vielleicht aus einem interessanten Aufsatz entnehmen, den der Professor Niboyet in Straßburg in Nr. 4 der „Navigation du Rhin“ vom 10. Februar d. J. über den Entwurf einer Verordnung zur Einführung des französischen Rechts für die elsaß-lothringische Binnenschiffahrt veröffentlicht hat. Zwar gibt auch dieser Aufsatz keine klare und deutliche Antwort auf die Frage, welche Rechtsfolgen das nach diesem Entwurf zu schaffende französische Flaggenrecht für die damit ausgestatteten Fahrzeuge haben könnte; wohl aber spricht der Verfasser in allgemeinen Wendungen von den Vorteilen, welche sich daran knüpfen werden und in Zukunft auf den internationalisierten Flüssen nur noch sich vergrößern können. Er erwähnt besonders noch den Anspruch auf diplomatischen Schutz, ohne dabei die Frage zu beantworten, weshalb dieser diplomatische Schutz nicht auch ohne die äußere Form der Ausstellung eines Flaggenzeugnisses im gegebenen Falle gewährt werden kann und gewährt worden ist. In dieser Frage liegt schließlich wohl doch der Kern des ganzen Problems: man sollte Gesetze und Verträge nur machen, wenn und soweit das praktische Bedürfnis dazu sich tatsächlich herausgestellt hat, und dieser Grundsatz hat auf wirtschaftlichem Gebiete eine ganz besondere und ernstlich kaum anfechtbare Geltung. In Deutschland hat man seit der Staatsumwälzung die Nachteile, die aus dem fieberhaften Arbeiten der Gesetzgebungsmaschine unvermeidlich entspringen, zu deutlich empfunden, um nicht gegenüber allen Rechtsschöpfungen, deren Daseinsberechtigung aus abstrakten Erwägungen hergeleitet wird, den Maßstab strenger Kritik anzulegen. Es kann nur nochmals darauf hingewiesen werden, daß der Nachweis des Bedürfnisses für das Flaggenrecht in der Binnenschiffahrt bisher in keiner Weise erbracht oder auch nur zu erbringen versucht worden ist. Sollte es gleichwohl in der deutschen Rheinschiffahrt oder auch in der Rheinschiffahrt der benachbarten Länder sich irgend wie gezeigt haben, so würden diese Zeilen einen Nutzen insofern stiften können, als sie zu einer ernsthaften und sachlichen Erörterung des Gegenstandes Anlaß bieten könnten.

—s.

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Schiffsmannschaften in der deutschen Binnenschiffahrt.

Von Syndikus Erich Schreiber, Berlin.

Die Nachkriegszeit hat in der Behandlung der Frage der Lohn- und Arbeitsbedingungen für die Schiffsmannschaften grundlegend Wandel geschaffen. Die großen Spitzen-Arbeitgeberverbände und -Gewerkschaften hatten am 15. November 1918 in einer Vereinbarung, die im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 273 vom 18. Nov. 1918 veröffentlicht worden ist, u. a. beschlossen, die Arbeitsbedingen für alle Arbeiter und Arbeiterinnen entsprechend den Verhältnissen des Gewerbes durch Kollektivereinbarungen mit den Berufvereinigungen der Arbeitnehmer festzusetzen. Auf Grund dieser zentralen Vereinbarung zwischen den Spitzenorganisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer fanden in den verschiedenen Stromgebieten gesondert Verhandlungen zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden zwecks Abschluß von Tarifverträgen statt.

Auf der Arbeitnehmerseite verhandelten für alle Stromgebiete der Deutsche Transportarbeiterverband, später Deutscher Verkehrsbund, und der Zentralverband der Maschinisten und Heizer, auf der Arbeitgeberseite für das Rheingebiet der Allgemeine Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt, Duisburg, der Arbeitgeberverband für die Hafengebiete Mannheim-Ludwigshafen und der Partikulierschifferverband Jus et Justitia, für die Stromgebiete der Westdeutschen Kanäle, Weser und Aller die zuständige Gruppe des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe. Für das mitteldeutsche Stromgebiet, das Gebiet der Elbe, Oder und Märkischen Wasserstraßen, verhandelten (gemeinsam) die Gruppen Elbe, Oder, Märkische Wasserstraßen und Lübeck, für das Hafengebiet Stettin die Gruppe Stettin und für Ostpreußen die Gruppe Weichsel, Pregel und Memel des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe. Die Verhandlungen für den ersten Tarifvertrag gestalteten sich in allen Stromgebieten äußerst schwierig, da einmal die wirtschaftlichen Voraussetzungen bei den einzelnen Betrieben (Groß- und Kleinbetrieb) verschieden lagen und schon die Einigung der Arbeitgeber unter sich über gewisse Arbeitsbedingungen Schwierigkeiten hervorrief, dann aber auch, weil in der Frage des Abschlusses von kollektiven Tarifverträgen wenig Erfahrung sowohl auf seiten der Arbeitgeber- wie Arbeitnehmerverbände vorlag. Haupterschwerend aber war bei den ersten Tarifabschlüssen die überaus trostlose Lage der ganzen deutschen Binnenschiffahrt. Während vom November 1918 bis zum Jahre 1923 Vertragsabschlüsse von den Arbeitgebern mit den Gewerkschaften in allen Stromgebieten ununterbrochen bestanden haben, wurden infolge des Ruhreinfalles die Verhältnisse auf dem Rhein, den westdeutschen Kanälen und auf der Weser so schwierig, daß die Arbeitgeber dieser Stromgebiete nicht in der Lage waren, die Belastungen aus den Kollektivverträgen zu tragen. Der Allgemeine Arbeitgeberverband Duisburg, der Arbeitgeberverband Mannheim-Ludwigshafen, die Gruppe Westdeutsche Kanäle und Gruppe Weser und Aller gingen infolgedessen dazu über, nach allgemeinen, von den zuständigen Verbänden herausgegebenen Richtlinien Einzelverträge mit den Arbeitnehmern abzuschließen, die eine wesentliche Vereinfachung der bisherigen Tarife vorsahen. Der Arbeitsfriede ist während der Zeit des Nichtabschlusses von Kollektivverträgen in diesen Stromgebieten stets erhalten geblieben. In jüngster Zeit haben wieder Verhandlungen zwischen den Arbeitgeberverbänden des Rheins und den Gewerkschaften stattgefunden, die in verschiedenen Punkten eine gewisse Annäherung der gegensätzlichen Ansichten, aber bis Anfang Mai noch zu keinem Abschluß einer Vereinbarung geführt haben. Im nachstehenden möchte ich versuchen, über die wesentlichen Punkte, die in den verschiedenen Tarifverträgen mehr oder weniger in den Grundzügen übereinstimmend behandelt worden sind, ein Bild zu geben.

Bei allen Verhandlungen spielen die Lohnfragen, über die vorstehende Tabelle Auskunft gibt, sowie die Fragen der Arbeitszeit, Nachtruhe und Sonntagsruhe (freie Tage) die Hauptrolle und bieten die größten Schwierigkeiten. Abgesehen von der Arbeitszeit beim Laden und Löschen, die im allgemeinen 8 Stunden beträgt, wird die Fahrtzeit, soweit Streckenfahrt in Frage kommt, durch die Nachtruhe begrenzt. Hierbei wird unterschieden zwischen Fahrtzeit im Winter und im Sommer. Bis zum 1. Oktober 1923 betrug in der Westdeutschen Binnenschiffahrt, Rhein, Westdeutsche Kanäle und Weser die Nachtruhe mindestens 12 Stunden und mußte in die Zeit zwischen 6 Uhr abends und 8 Uhr morgens entfallen, ab 1. Oktober durch arbeitgeberseitige Festsetzung 10 Stunden. Durch Schiedsspruch vom 17. 4. 24 für die Rheinschiffahrt wurden im Sommer 10 Stunden, vom Oktober bis März 12 Stunden festgesetzt. Dieser Schiedsspruch ist von den Arbeitgebern abgelehnt worden. Infolge der wirtschaftlichen Notlage sieht der Schiedsspruch ein Mehrleistungsabkommen vor, nach dem an vier bezw. drei Tagen der Woche die Nachtruhe um eine Stunde gekürzt werden kann, falls der vorangegangene Sonntag arbeitsfrei bezw. nicht arbeitsfrei gewesen ist. Im mitteldeutschen Stromgebiet und im Osten ist für den Sommer (1. April bis 30. September) eine achtstündige und vom 1. Oktober bis 31. März eine 10stündige Nachtruhe vereinbart worden, die in die Zeit von 5 Uhr nachmittags bis 7 Uhr morgens zu fallen hat.

Die Sonntagsruhe in der Rheinschiffahrt ist durch den obenerwähnten Schiedsspruch geregelt, und zwar erhält das Personal innerhalb jeden Monats zwei freie Sonntage. Kann aus wirtschaftlichen Erfordernissen der Sonntag nicht gewährt werden, so tritt hierfür Bezahlung in Höhe von einem Sechstel des Wochenlohnes plus 10 % ein. Bei den westdeutschen Kanälen und der Weser werden jeden Monat zwei, in den Monaten mit 5 Kalendersonntagen 3 Tage gewährt. Im mitteldeutschen Stromgebiet haben die Schiffsmannschaften Anspruch auf eine 36stündige Sonntagsruhe, jedoch kann auch hier an drei Sonntagen im Monat bei Gewährung eines freien Tages in der darauf folgenden Woche oder Bezahlung des Fahrtages mit einem Sechstel Wochenlohn plus 10 % abgegolten werden. Ein Sonntag muß hier unbedingt gewährt werden. Im Osten ist die Frage ähnlich geregelt.

Neben diesen, hier kurz erwähnten Hauptpunkten der Tarifverträge sind eine Reihe von Vereinbarungen getroffen, die den Vertrag äußerst kompliziert gestalten; so werden für Nebenarbeiten, wie Klarmachen des Betriebes einschließlich Auf- und Abstochen der Feuer u. dergl., für Reinigen der Kessel und Schornsteine, für große Kesselreinigung und anderes mehr verschieden hohe Vergütungssätze gezahlt.

§ 616 B.G.B. hat in den verschiedenen Verträgen eine eingehende Auslegung erfahren. Gemeinsame Verhandlungen für sämtliche Stromgebiete haben in der Reichsarbeitsgemeinschaft für deutsche Binnenschiffahrt stattgefunden. Es ist auch gelungen, über die Fortzahlung des Lohnes bei Arbeitsversäumnis in gewissen Fällen bis zu 5 Tagen eine zentrale Einigung zu erzielen, so bei Wahrnehmung von Terminen bei Gericht, Wahlen Konsultation eines Arztes oder Erkrankung der Frau, Tod in der Familie und anderes mehr. In bezug auf Fortzahlung des Lohnes bei Krankheit oder Unfall gingen aber die Ansichten der Arbeitgeber- und Arbeitnehmer soweit auseinander, daß in der Reichsarbeitsgemeinschaft für

Uebersicht

über die auf den einzelnen Stromgebieten gültigen Lohn- und Ueberstundensätze.

Mannschaftskategorien	Weichsel, Pregel und Memel	Oder	Stettiner Hafen	Märkische Wasserstraßen		Elbe, Moldau und Saale	Hamburger Hafen	Weser und Aller	Schleppamt Hannover	West-deutsche Kanäle	Rhein	Schleppamt Duisburg-Ruhrort
				Eilgüter-schiffahrt	Bau-materialien-schiffahrt							
I. Löhne: (pro Woche)												
Kapitäne	—	30.50	—	35.60	—	(pro Monat) 170.– /200.—	—	30.—/37.—	32.—	30.80/38.50	210.-/280.-*	40.80
Schiffsführer	30.33	—	32.—	—	27.—	—	31.68	26.—/33.—	28.80	28.60/36.30	185.-/235.-*	36.30
Steuerleute	28.58/29.17	25.80/28.20	29.—	27.20/29.70	24.30	27.50/30.—	—	26.—/33.—	—	—	37.50/39.—	—
Decksleute, Bootsleute, Matrosen	14.58/23.33	23.50	26.—	24.75	22.50	25.—	14.26/28.51	15.—/21.—*	24.—	18.70/25.30	27.—/30.—	30.—
Schiffsjungen	9.52	7.80/15.60	8.50/13.—	—	—	8.—/16	—	7.—/10.—	9.60/13.20	8.80/13.20	15.-|18.-|20.50	12.—/16.80
Maschinisten	30.33	28.20/30.50	32 —	29.70/34.65	24.30/27.—	30.—/35.—	31.68	30.—/37.—	32.—	30.80/38.50	210.-/280.-*	40.80
Heizer	15.17/23.33	23.50/25.80	26.—	24.75/27.20	22.50	25.—/27.50	20.59/28.51	18.—/21.—*	27.—	18.70/25.30	31.50./33.—	33.60
								*) Verheiratetenzulage 10%	Frauen- und Kinderzuschl. je 1.50		Verheiratet.-Zulage 10%. *) Monatsgehalt	Frauen- und Kinderzuschl. je 1.50
II. Ueberstunden:												
Kapitäne, Schiffsführer, Steuerleute, Maschinisten	—.70	—.65/—.85	—.65/–.70	—.68/—.79	—.62/—.72	—.75/—.90	—.85/—.92	—.40	—	—.45	15% des Tagelohns (1/7 Wochenlohn) je Stunde bei Verkürzung der Nachtruhe	—
Decksleute, Bootsleute, Matrosen, Heizer	—.50	—.65	—.65	—.68	—.62	—.70	—.37/—.83	—.35	—	—.40		—
Schiffsjungen	—.40	—.30	—.25/—.30	—	—	—.35	—	—.20	—	—.23		—
III. Gültigkeit: ab	27. 3. 24	7. 4. 24	13. 4. 24	7. 4. 24	1. 4. 24	7. 4. 24	22. 4. 24	9. 2. 24	2. 2. 24	—	25. 4. 24.	2. 2. 24

deutsche Binnenschiffahrt die Verhandlungen hierüber abgebrochen wurden. In dieser Hinsicht sind dann in den verschiedenen Tarifverträgen Einzelregelungen getroffen; so wurde im Gebiet der westdeutschen Kanäle u. a. z. B. vereinbart, daß der Schiffsmann in nachgewiesenen unverschuldeten Krankheitsfällen bei einer Beschäftigung von mehr als 5 Jahren für die Dauer von 6 Wochen am 8. Tage der Erwerbsunfähgkeit seinen Lohn erhält, abzüglich der ihm für diese Zeit aus einer auf Grund gesetzlicher Verpflichtung bestehenden Kranken- oder Unfallversicherung zufließenden Beträge. Im mitteldeutschen Stromgebiet wurde u. a. z. B. vereinbart, daß bei Unfall im Betrieb der Lohn vom Tage des Unfalls bis zum Eintritt der Erwerbsfähigkeit fortgezahlt wird, jedoch höchstens für 13 Wochen. Weiter sind dann in allen Verträgen Urlaubsabkommen getroffen, die den Schiffsbesatzungen je nach der Dauer der Beschäftigung unter Fortgewährung des Lohnes 4—14 Tage Urlaub in der ost- und mitteldeutschen. bis zu 16 Tagen in der westlichen Binnenschiffahrt zubilligen. Im übrigen sind die polizeilichen Vorschriften über die Bemannungsfrage und die gesetzlichen Kündigangsfristen zugunsten der Arbeitnehmer erweitert worden.

Im vorstehenden glaube ich das Wesentlichste aus den Tarifverträgen, die in der deutschen Binnenschiffahrt getätigt worden sind, skizzenhaft behandelt und damit den Lesern einen kurzen Ueberblick über die Tarifverträge aller deutschen Stromgebiete gewährt zu haben.

Der Einsicht der Arbeitgeber der deutschen Binnenschiffahrt, die stets — auch vom Gegner anerkanntes — großes soziales Verständnis gezeigt haben, und dem guten Geist unserer Schiffsmannschaften ist es zu danken, daß die deutsche Binnenschiffahrt in der Nachkriegszeit von großen, die Volkswirtschaft schwer schädigenden Streiks und Störungen des Arbeitsfriedens verschont geblieben ist.

Möge das gute Einvernehmen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in der deutschen Binnenschiffahrt bestehen bleiben, damit die deutschen Schiffahrtsunternehmungen die schwierigen Verkehrsaufgaben zu lösen im stande sind, die die deutsche Volkswirtschaft der deutschen Binnenschiffahrt in nicht allzu ferner Zeit in weit verstärktem Maße stellen wird.

Das Rheinschiffahrtsrecht auf Grund des Vertrages von Versailles.

Von Johannes Parvus, Berlin.

I.

Auch an dem altbewährten Rheinschiffahrtsrecht der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 ist der Vertrag von Versailles nicht vorübergegangen. Seine Artikel 354 ff. sind heute in Rheinschiffahrtskreisen Gemeingut. Sie sind auch schon gelegentlich in der Fachliteratur erläutert worden. Gleichwohl dürfte es keine Wiederholung darstellen, wenn wir versuchen, uns den rechtlichen Inhalt jener Bestimmungen fern von allen politischen und diplomatischen Kämpfen in einer objektiven Untersuchung noch eingehender wie bisher näher zu bringen. Denn es hat einen gewissen bleibenden Wert, dieses Recht, so wie es sich gegenwärtig darstellt, in einer rein sachlichen Betrachtung festzuhalten.

Der Vertrag von Versailles ist in Deutschland Reichsgesetz (R. G. Bl. 1919 S. 687 ff.). Demgemäß sind seine Vorschriften über den Rhein Reichsrecht. Die Unterzeichnung und Ratifizierung des Vertrages von Versailles durch das Reich hat in Verbindung mit dem Artikel 78 der neuen Reichsverfassung und dem Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich (Artikel 97 der Reichsverfassung) sowie dem vorläufigen Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 (R. G. Bl. 1921 S. 961) nach den Grundsätzen der Staaten-Succession das Reich als Rechtsnachfolger der Länder zum mindesten insoweit in die Rechte der einzelnen deutschen Rheinuferländer als Vertragsparteien der Mannheimer Akte eintreten lassen, als die Zuständigkeit des Reichs auf dem Gebiete der Reichswasserstraßenverwaltung reicht. Eine Berufung der außerdeutschen Vertragsgegner auf die ihnen aus der Akte von 1868 gegenüber den einzelnen deutschen Uferländern zustehenden Rechte würde demgegenüber gegen den auch im Völkerrecht in gewissem Umfang anerkannten Grundsatz von Treu und Glauben verstoßen, da eine Beeinträchtigung der Rechte Frankreichs und Hollands durch den Eintritt des Reichs in die Mannheimer Akte nicht stattfindet. Die übrigen an der Mannheimer Akte nicht beteiligten Staaten haben überhaupt keine wohlerworbenen Rechte, insbesondere nicht aus dem Artikel 355 des Vertrages von Versailles, die sie gegenüber dem Eintritt des Reichs in die Mannheimer Akte geltend machen könnten.

Die Vorschriften der Artikel 354 ff. des Vertrages von Versailles treffen mit Bezug auf die Rheinschiffahrtsakte zunächst zwei grundsätzliche Bestimmungen: vorläufige Beibehaltung der bisherigen Rheinschiffahrtsakte nebst Schlußprotokoll unter sofortiger Abänderung einiger ihrer Vorschriften und demnächstige Revision der Akte (Artikel 354, Absatz 1 bis 3).

In der Vorschrift, daß sich die Rheinschiffahrt weiterhin nach der Mannheimer Akte regeln soll, liegt das Anerkenntnis dieser Akte durch sämtliche Unterzeichner des Vertrages von Versailles. Dies bedeutet bezüglich Frankreichs, daß es nunmehr wiederum als Uferstaat des Rheinstromes mit allen Rechten und Pflichten einer Vertragspartei an der Akte teilnimmt. Dagegen sind England, Italien und Belgien, die gemäß Artikel 355 als Nichtuferstaaten in der Zentralkommission Sitz und Stimme haben, durch dieses Anerkenntnis nicht Vertragsparteien der Akte geworden. Sie sind zurzeit nur Mitglieder der Zentralkommission und haben als solche an den Aufgaben teilzunehmen, die gemäß Artikel 45 der Mannheimer Akte und zufolge der Sondervorschriften des Vertrages von Versailles (Artikel 65, 358 ff.) der Zentralkommission obliegen. Sie können also mit den Uferstaaten zusammen die Berufungsrechtsprechung ausüben. Sie können auch über die Verbesserungsvorschläge und Abänderungsanträge gemäß Ziffer b des Artikels 45 der Akte mitberaten, sie können auch darüber wachen, daß die Uferregierungen die Akten untereinander erfüllen. Sie haben aber kein Vorschlagsrecht, wie dies den Uferregierungen in der Ziffer b vorbehalten ist, und sie können auch keine Rechte der Uferregierungen aus der Akte für sich selbst wahrnehmen. Dies alles ist praktisch nicht unwesentlich, wenn man z. B. an die Strombefahrungen der Uferstaaten gemäß Artikel 31 der Akte oder an das Recht der Uferregierungen zur Ratifikation der Beschlüsse der Zentralkommission gemäß Artikel 46 der Akte denkt. Kein Nichtuferstaat hat demgemäß das Ratifikationsrecht und kann deshalb auch Beschlüsse der

Zentralkommission durch die Verweigerung seiner Ratifikation nicht verhindern. Dieser Rechtszustand entspricht durchaus der Billigkeit. Denn die überwiegende Mehrzahl der Beschlüsse der Zentralkommission gehen einseitig zu Lasten der Uferstaaten, während Beschlüsse, die nur zu Lasten eines oder aller Nichtuferstaaten gehen, so gut wie ausgeschlossen sind.

Holland als Vertragsstaat der Mannheimer Akte und als Nichtvertragsstaat des Vertrages von Versailles war an die Abänderungen der Akte durch die Artikel 354 ff. nicht gebunden. Deshalb war eine Verständigung mit ihm erforderlich. Diese ist zwischen den im Auftrage sämtlicher alliierten und assoziierten Mächte handelnden Staaten England, Frankreich, Italien und Belgien einerseits und Holland anderseits in dem Protokoll vom 21. Januar 1921 und dem Zusatzprotokoll vom 29. März 1923 erfolgt. In dem ersten genannten Protokoll hat Holland gewisse Zweifel über die Auslegung der verschiedenen Rheinartikel des Vertrages von Versailles klargestellt und sich einen dritten Bevollmächtigten in der Zentralkommission an Stelle der ihm durch den Artikel 355 zugestandenen zwei ausbedungen. In dem Zusatzprotokoll wird der Artikel 46 der Mannheimer Akte abgeändert. Nach diesem sind Beschlüsse der Zentralkommission erst dann für die Uferstaaten rechtsverbindlich, wenn sie, wie in der Regel bei der Ratifikation eines internationalen Vertrages, von a l l e n Uferregierungen genehmigt sind. Nach dem Zusatzprotokoll soll nunmehr ein Beschluß der Zentralkommission schon dann rechtsverbindlich sein, wenn er mit Stimmenmehrheit in der Kommission gefaßt ist, jedoch soll derjenige Staat, der ihn nicht genehmigt, berechtigt sein, die Ausführung auf seinem Gebiet zu verweigern. Diese Vereinbarung soll bis zur endgültigen Regelung der Frage in der neuen Rheinschiffahrtsakte in Geltung bleiben. Sie ist, wenn man von den hier nicht zu erörternden Erwägungen politischer und taktischer Natur absieht, vom praktischen Standpunkt höchst bedenklich, denn sie kann statt zu einer Vereinheitlichung des Rheinschiffahrtsrechts zu einer völligen Zerstörung der Rechtseinheit führen. Man denke sich z. B., daß Frankreich eine neue Rheinschiffahrtspolizeiordnung für den Rhein nicht genehmigt und auf seiner Flußstrecke die alte Ordnung beibehält! Auf diese Weise wäre der Hauptzweck der Zentralkommission verfehlt. Anderseits ist aber auch durchaus anzuerkennen, daß in einer Kommission, in der Nichtuferstaaten Sitz und Stimme haben, die Beschlußfassung nicht im Wege der einfachen Majorisierung erfolgen kann. Die günstigste Regelung dürfte in der Beschlußfassung nach Majorität aller Mitgliedstaaten und in der Rechtsverbindlichkeit der Beschlüsse erst nach Genehmigung durch sämtliche Uferstaaten zu erblicken sein, wie dies schon weiter oben als die gegenwärtige Rechtslage dargelegt ist. Eine solche Regelung sichert die Rechtseinheit und trägt den Interessen der Uferstaaten Rechnung, die gegenüber denjenigen der Nichtuferstaaten weit überwiegen. Anderseits ist sie auch für die Nichtuferstaaten annehmbar.

Die dargelegten Vereinbarungen über die dritte niederländische Stimme in der Zentralkommission und über die neue Regelung des Artikels 46 der Rheinschiffahrtsakte stellen Abänderungen des durch den Vertrag von Versailles bis zur Revision festgelegten Inhalts der Akte dar. Deutschland ist nach dem letzten Absatz des Artikels 354 verpflichtet, dem Abkommen der alliierten und assoziierten Mächte mit Holland beizutreten. Die Vorschrift spricht von einer Verpflichtung „à donner son adhésion à tout accord de cette nature“, dies ist dahin zu verstehen, daß die Beitrittspflicht nur für e i n e derartige Vereinbarung in Frage kommt, daß diese Vereinbarung aber von Holland an Bedingungen geknüpft werden kann, die Deutschland hinnehmen muß. Diese Bedingungen dürfen jedoch zu keiner weiteren Abänderung der Mannheimer Akte führen. Denn einerseits würde damit der Gegenstand der deutschen Beitrittspflicht verschoben, die sich nur auf die in den Artikeln 355/56 (dies sind „les articles suivants“ des Artikels 454 Absatz 5) vorgesehenen, nicht auf weitere Abänderungen der Akte bezieht; sodann aber hat Deutschland auch einen durch den Vertrag von Versailles internationalrechtlich verbrieften Anspruch auf Beibehaltung der Akte in keiner ungünstigeren als durch den Vertrag von Versailles veränderten Form und schließlich würde die gegenteilige Annahme dazu führen, daß die alliierten und assoziierten Mächte mit Holland auf dem Umwege über den Absatz 6 des Artikels 354 die ganze Revision der Rheinakte vorwegnehmen könnten. Dies letztere ist jedoch keinesfalls der Sinn der Vorschrift. Demgemäß ist Deutschland rechtlich befugt, den Beitritt zu den beiden genannten Teilabreden in den Entente-Vereinbarungen mit Holland abzulehnen. Dies würde Holland das Recht geben, von beiden Protokollen in ihrer Gesamtheit zurückzutreten. Damit bekäme Holland hinsichtlich der bevorstehenden Revision der Akte freie Hand. Aber auch Deutschland wäre Holland gegenüber ungebunden und brauchte im Verhältnis zu diesem die auf die Rheinakte bezüglichen Vorschriften des Vertrages von Versailles nicht anzuerkennen. Tritt Deutschland den beiden Protokollen bei, so hat es damit eine Beitrittsverpflichtung zu der neuen Rheinakte im Sinne des Absatzes 4 des Artikels 354 Holland gegenüber nicht übernommen. Denn diese Beitrittspflicht gehört nicht zu den Abänderungen der Mannheimer Akte, die allein Gegenstand des „accord“ der alliierten und assoziierten Mächte mit Holland sein sollen, sondern ist eine Spezialvorschrift des Vertrages von Versailles, die mit dem „accord“ nichts zu tun hat.

Eine besondere Stellung unter den Uferstaaten nimmt schließlich die S c h w e i z ein. Sie ist nicht Vertragspartei der Mannheimer Akte und auch nicht Vertragspartei des Vertrages von Versailles. Sie selbst nimmt für sich zurzeit nur ein Recht a l s M i t g l i e d d e r Z e n t r a l k o m m i s s i o n in Anspruch und leitet dieses Recht aus seiner Eigenschaft als Rheinuferstaat gemäß der Wiener Kongreßakte von 1815 ab (vergl. den Bericht des Bundesrats an die Bundesversammlung über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage vom 11. August 1922 und die Note des Schweizer Bundesrats vom 18. November 1920 an Frankreich, Beilage 5 zu diesem Bericht). Frankreicht hat versucht, die Schweiz auf die Artikel 354 ff. des Vertrages von Versailles festzulegen. In seiner Antwort auf die genannte Note der Schweiz betrachtet es deren Inhalt als eine Annahme ohne Vorbehalt der die Rheinschiffahrt betreffenden Bestimmungen des Vertrages von Versailles“ (Beilage 6 zu dem genannten Bericht). Diese Auffassung erscheint nach dem Inhalt der Schweizer Note unzutreffend. Auch eine stillschweigende Zustimmung der Schweiz zu dieser französischen Auffassung — eine ausdrückliche Ablehnung der französischen Ansicht durch die Schweiz scheint nach dem genannten Bericht nicht erfolgt zu sein — läßt sich nicht konstruieren. Denn mangels einer besonderen Erklärung Frankreichs, daß es im Falle eines eventuellen Schweigens der Schweiz seine Auffassung als bestätigt angesehen habe, wird man unter keinen Umständen das Stillschweigen der Schweiz als Zustimmung annehmen können. Bei derartig wichtigen Angelegenheiten kann im Völkerrecht ein rechtserhebliches konkludentes Handeln oder Unterlassen nicht anerkannt werden. Somit ist die Schweiz gegenüber der Mannheimer Akte und den Abänderungen des Vertrages von Versailles dazu in keinem Fall gebunden. Sie kann sich demgemäß noch weniger als Holland auf die Beitrittspflicht Deutschlands durch nachträgliche Annahme der auf den Rhein bezüglichen Vorschriften des Vertrages von Versailles nicht erwerben. Denn Deutschland braucht diesen Bei-

tritt nicht anzuerkennen, weil es zu einem solchen Anerkenntnis nicht wie im Falle Hollands durch den Vertrag von Versailles verpflichtet ist. Auch die Ententestaaten können von Deutschland den Beitritt zu der zwischen ihnen und der Schweiz geschlossenen neuen Rheinschiffahrtsakte nicht verlangen, denn die Verpflichtung Deutschlands im Artikel 354 Absatz 4 des Vertrages von Versailles schließt nur den Beitritt zu dem „Entwurf" der Akte, also zu dem Inhalt des zu schließenden Vertrages, nicht, wie im Artikel 379 des Vertrages von Versailles, zu einem zwischen bestimmten Parteien geschlossenen Vertrag in sich. Ob die Auffassung der Schweiz hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft in der Zentralkommission als Rheinuferstaat gemäß der Wiener Kongreßakte zutreffend ist, kann dahingestellt bleiben, da ihr die übrigen Mitgliedstaaten der Kommission das Recht der Teilnahme an der Kommission und ihren Aufgaben durch ausdrücklichen und stillschweigenden Consensus gewährt haben.

In diesem Zusammenhang bedarf es noch eines Wortes über die Rheinlandkommission und Besatzungsbehörden. Von der Streitfrage, ob der Rheinstrom zu dem besetzten Gebiet im Sinne des Rheinlandabkommens gehört und ob die späteren Besitzergreifungen deutschen Gebietes eine Rechtsbasis haben, kann hier abgesehen werden. Dagegen verbleiben im Zusammenhang mit dem Rheinschiffahrtsrecht eine Reihe weiterer Fragen, die in der Fachliteratur bisher noch kaum behandelt sind. Die Rechte der Rheinlandkommission beruhen auf dem Rheinlandabkommen. Die durch dieses bewirkte Besetzung deutschen Gebietes ist keine occupatio bellica, sondern eine Okkupation, die auf Vereinbarung beruht. Der Umfang der Befugnisse der Rheinlandkommission regelt sich mithin nicht nach dem allgemeinen Völkerrecht, sondern nach dem Inhalt des Rheinlandabkommens. Dieses geht von der Souveränität Deutschlands über das besetzte Gebiet, also folgerichtig auch von seiner völkerrechtlichen Selbständigkeit aus und gibt der Rheinlandkommission in seinem Artikel 3 nur das Recht, Verordnungen zu erlassen, soweit dies für die Gewährleistung des Unterhalts, der Sicherheit und der Bedürfnisse der alliierten und assoziierten Mächte nötig ist. Man mag diese Vorschrift weit oder eng auslegen, in keinem Fall läßt sie bei objektiv-rechtlicher Würdigung den Schluß zu, daß Deutschland damit der Rheinlandkommission auch das Recht eingeräumt hat, im Interesse der Sicherheit usw. der Besatzungstruppen die von Deutschland geschlossenen internationalen Abmachungen an seiner Stelle ganz oder teilweise zu erfüllen oder abzuändern oder gar außer Kraft zu setzen. Zu einer solchen Abtretung von Vertragspflichten und -Rechten wäre Deutschland nicht befugt gewesen, denn seine internationalen Vertragsgegner haben ein völkerrechtlich verbrieftes Recht darauf, daß Deutschland seine internationalen Vertragspflichten selbst erfüllt. Diese Rechte seiner Gegner würde Deutschland also verletzt haben, wenn es im Rheinlandabkommen der Rheinlandkommission und ihren nachgeordneten Stellen die Erfüllung seiner internationalen Verträge zugestanden hätte. Eine derartige Verletzung internationaler Pflichten durch Deutschland mangels einer ausdrücklichen Bestimmung im Rheinlandabkommen im Wege der Schlußfolgerung anzunehmen, ist rechtlich unzulässig. Demnach finden die Befugnisse der Rheinlandkommission an den internationalen Abmachungen Deutschlands eine Schranke, die von ihr respektiert werden muß, wenn sie sich nicht selbst einer Verletzung internationalen Rechtes schuldig machen will. Für das Rheinschiffahrtsrecht ergibt sich daraus die praktische Folge, daß die Erfüllung der Deutschland auf Grund der Mannheimer Akte obliegenden Verpflichtungen nur von Deutschland selbst wahrgenommen werden kann und daß die Rheinlandkommission keine Maßnahmen auf Grund von Vorschriften der Mannheimer Akte oder von Beschlüssen der Zentralkommission von sich aus durchführen darf, weil sie nicht Vertragspartei der Mannheimer Akte ist. Auch die rechtliche Konstruktion, daß die Rheinlandkommission und ihre nachgeordneten Behörden die Deutschland obliegenden internationalen Pflichten an Stelle der deutschen Behörden auf Grund des Rheinlandabkommens auszuüben befugt sind, ist rechtlich nicht haltbar. Einerseits folgt dies schon aus den vorstehenden Darlegungen, anderseits kommt noch hinzu, daß der Sinn des Abschlusses einer internationalen Vereinbarung zwischen zwei Staaten in dem Vertrauen auf die vertragsmäßige und loyale Durchführung der getroffenen Vereinbarung durh jeden Vertragsgegner und seine Behörden besteht. Dieser Vertragszweck ist nicht mehr gesichert, wenn die eine Partei die Erfüllung ihrer Vertragspflichten Behörden überläßt, die ihrer Befehlsgewalt nicht unterstehen. In die Praxis des Rheinschiffahrtsrechts übersetzt heißt dies, daß z. B. Holland einen internationalen Rechtsanspruch auf die Durchführung der Mannheimer Akte auf deutschem Gebiet durch die deutschen Behörden hat und daß Deutschland auf Grund der Akte von Holland verlangen kann, daß es seine Rheinschiffahrtsangelegenheiten, die aus der Akte folgen, nur mit deutschen Behörden erledigt. Häte Deuschandl in dem Rheinlandabkommen die Rheinlandkommission und ihre nachgeordneten Stellen mit der Durchführung der Akte im Rahmen des Artikels 3 des Rheinlandabkommens betrauen wollen, so wäre dazu die vorherige Zustimmung Hollands erforderlich gewesen. Die Klarstellung dieser Rechtslage ist für den Richter, der etwa mit Ordonnanzen der Rheinlandkommission wie derjenigen über die Notpatente befaßt werden solte, von grundlegender Bedeutung. — Die militärischen Besatzungsbehörden leiten ihr Recht aus dem Teil VIII des Vertrages von Versailles ab. Dies ist aber gegenüber dem internationalen Rheinschiffahrtsrecht gleichfalls ohne Bedeutung. Denn die Vorschriften des Teiles VIII sind generelle Bestimmungen gegenüber den Sondervorschriften über die Wahrung der Schiffahrtsfreihei auf dem Rhein im Teil XII. Die lex specialis geht aber der lex generalis vor. Mithin finden die Vorschriften des Teiles VIII in der Schiffahrtsfreiheit des Teiles XII ihre Schranke und somit auch die militärischen Besatzungsbehörden keine Rechtsbasis für Eingriffe in das internationale Rheinschiffahrtsrecht. Schließlich ist auch vom Standpunkt des allgemeinen Völkerrechts die gleiche Auffassung vertreten. Denn danach ist die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein ein international anerkanntes Rechtsgut der beteiligten Völker. Allgemeines internationales Recht muß aber in Friedenszeiten im Widerstreit einzelner Staaten untereinander von diesen respektiert werden.

Träger des heutigen Rheinschiffahrtsrechts sind somit in erster Linie nach wie vor die Rheinuferstaaten. Die Nichtuferstaaten haben nach dem Vertrag von Versailles infolge ihrer Mitgliedschaft in der Zentralkommission nur eine Aufsichts- und Richterrolle sowie infolge ihres Anerkenntnisses der Mannheimer Akte im Absatz 1 des Artikels 354 noch die selbstverständliche Verpflich-Auffassung zu vertreten. Denn danach ist die Freiheit der Schiffahrt, die Gleichbehandlung und anderes mehr, auch ihrerseits gegenüber den Vertragsparteien der Akte zu respektieren.

Was nun den Inhalt des gegenwärtigen Rheinschiffahrtsrechts anlangt, der die Grundlage für die Revision der Akte bilden soll, so besteht dieser neben den Vorschriften der Akte selbst und den von der Zentralkommission gemeinsam beschlossenen Normen in den auf den Rhein bezüglichen Bestimmungen des Vertrages von Versailles. Diese zerfallen in zwei Teile, in diejenigen Vorschriften, welche die Akte abändern, das sind die Artikel 354 bis 356, und in diejenigen Bestimmungen, die außerhalb des Vertragsrechts der Akte der Zentralkommission besondere

Aufgaben zuweisen, nämlich die Artikel 358 ff. (deutlich getrennt von den Artikeln 354—356 durch den eine andere Materie behandelnden Artikel 357) und der Artikel 65. Diese Unterscheidung zwischen Vertragsrecht und Nichtvertragsrecht ist wesentlich, weil davon die Behandlung der einzelnen Vorschriften bei den Beratungen der neuen Rheinschiffahrtsakte nicht unerheblich beeinflußt wird.

(Fortsetzung folgt.)

Der Ausbau des Rheinhafens Kleinhüningen.

(Schluß aus Heft 4).

Nordquai.

Ursprünglich war das Nordufer des Wendebeckens mit dem dahinter liegenden Terrain für die Anlage einer Schiffs- und Reparaturwerft vorgesehen in Verbindung mit einer privaten Schiffsbauunternehmung. Der verfügbare Platz würde für eine kleine Werft ausreichend sein. Für einen größeren Betrieb, in welchem nicht nur Reparaturarbeiten ausgeführt, sondern auch neue Schiffe gebaut werden sollen, ist der Platz zu knapp. Für eine Reparaturwerft am obersten Ende der schiffbaren Flußstrecke sind aber die Aussichten auf eine Rentabilität nicht verlockend. Unterwegs havarierte Schiffe würden kaum auf dem rasch fließenden Rhein bergwärts geschleppt, sondern mit kleineren Kosten in eine flußabwärts gelegene Reparaturwerft verbracht werden. Es würde sich auch kaum eine private Firma finden, die auf eigenes Risiko hin auf dem genannten Platze eine Werftanlage errichten würde. Straßburg zum Beispiel besitzt auch keine Werftanlage.

Das Gelände kann aber nicht brach liegen gelassen werden. In seinem jetzigen Zustand ist es nicht verwertbar. Wenn es aber, wie das übrige Gelände, für Hafenunternehmungen hergerichtet wird, so kann es zu Bedingungen abgegeben werden, welche die aufgewendeten Kosten nicht nur verzinsen, sondern im Verlaufe der Jahre auch amortisieren lassen. Wie eingangs erwähnt, konnten bereits Interessenten gewonnen werden. Das Terrain eignet sich, wie der Westquai, zur offenen Lagerung von Gütern und müßte zu diesem Zwecke durch eine Verladebrücke mit Kranen versehen werden. Unter Umständen kommt es aber auch für die Ansiedelung industrieller Unternehmungen in Frage.

Die Tiefe des Terrains beträgt ungefähr 80 m und seine Uferlänge ungefähr 120 m. Beim ersten Ausbau sind nur die Ufer hergerichtet und auf der Rheinseite und in der Hafeneinfahrt durch eine Betondeckung, im Wendebecken durch eine provisorische Abdeckung aus Kieselbollen gegen Wellenschlag geschützt worden. Die Terrainoberfläche liegt ungefähr auf der Höhe des höchsten Hochwasserspiegels.

Im Ratschlag Nr. 2081 vom 31. März 1917 ist angenommen worden, daß eventuell ein zweites Hafenbecken östlich der Hiltalingerstraße längs der badischen Grenze erstellt werden könne. Die Zufahrt zu diesem zweiten Becken hätte von einer den größten Teil des obenerwähnten Areals umfassenden Erweiterung des Wendebeckens aus erfolgen müssen. Dieses zweite Becken ist aber schon bei der Trassierung des Anschlußgeleises an den badischen Verschubbahnhof aufgegeben worden, und es käme heute nur noch ein mehr östlich gelegenes Becken in Betracht, wobei die oben erwähnte Erweiterung des Wendebeckens nicht mehr notwendig ist. Von dieser Seite aus liegt also der Verwertung des Nordareals des Wendebeckens nichts im Wege.

Es wird nun beabsichtigt, das Nordufer des Wendebeckens zu einem Verladequai in gleicher Weise auszubauen wie den Westquai, nur soll oberhalb der Berme eine senkrechte, 3,2 m hohe Stützmauer erstellt werden, die außer einer Verkürzung des Transportweges zwischen Kahn, Bahnwagen und Lagerplatz den Vorteil böte, daß die wasserseitige Kranschiene auf die Krone dieser Stützmauer gelegt werden kann. In dieser Höhenlage kann die Kranschiene ostwärts über die Quaiböschung hinaus verlängert und dadurch die vom Kran bestreichbare Fläche entsprechend vergrößert werden. Zum Anbinden der Kähne würden auch hier die erforderlichen Poller und Ringe angebracht. Die Berme wird durch zwei bequeme Treppen sowie durch eiserne Leitern von der Quaikante aus zugänglich gemacht.

Längs der Stützmauer werden zwei Verladegeleise und eine Quaistraße angelegt. Die beiden Geleise werden am Ostende des Quais durch eine Weiche in ein einspuriges Geleise zusammengezogen, das nach Kreuzung der Hiltalingerstraße direkt in das Verbindungsgeleise des badischen Verschubbahnhofes einmündet. Am Westende sind die beiden Quaigeleise durch eine elektrisch angetriebene Schiebebühne miteinander verbunden, da der Platz für eine Weichenanlage mit Ausziehgeleise fehlt.

Um eine Verengerung des Wendebeckens durch die am Verladequai anliegenden Kähne zu vermeiden, wird der Quai beim Ausbau ca. 15 m landeinwärts verschoben. Dadurch verbleibt im Wendebecken immer noch für die größten Dampfer und Kähne eine genügend große Fläche zum Wenden.

Auf dem unteren Ostquai können nach Erstellung des Nordquais die beiden Ausziehgeleise um ca. 35 m verlängert werden. Ferner wird eine Verbindung des Nordquais mit der Hafenstraße vorgesehen. Nötigenfalls kann die Nordquaistraße auch eine direkte Ausfahrt nach der Hiltalingerstraße erhalten.

Das verwertbare Gelände des Nordquais beträgt nach seinem Ausbau bei einer Tiefe von ungefähr 55 m und einer Länge von ca. 150 m rund 8250 qm. Bei einem Minimalzins von Fr. 2,50 per Quadratmeter und per Jahr ergibt sich im Minimum ein jährlicher Mietzins von Fr. 21 000,—.

Die Baukosten des Nordquais setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Fr.
I. Verladequai (120 m lang)		
A. Uferböschung	161463.—	
B. Stützmauer	57072.—	
C. Gleiseanlage längs des Quais	47077.—	
D. Bauleitung und Unvorhergesehenes	34388.—	300000.—
II. Straßenanlagen und Herrichten des Lagerplatzes		39000.—
III. Anschlußgeleise		30000.—
IV. Ergänzungsarbeiten am unteren Ostquai		45000.—
Zusammen Fr.		414000.—

Der baldige Ausbau des Nordquais ist aus dem Grund erwünscht, weil der Hafenverkehr dadurch vergrößert werden kann und ohne Zweifel mit dieser Zunahme ein günstigeres finanzielles Resultat zeitigen wird.

Verlängerung des Hafenbahngeleises.

Mit der fortschreitenden Ansiedlung des Kleinhüninger Hafengebiets und der Aufnahme des Betriebes der neu niedergelassenen Unternehmungen wird es nicht mehr möglich sein, den gesamten Verkehr von und zum Hafen durch das Durchfahrtsgeleise auf dem Ostquai zu leiten.

Es muß unbedingt die schon im ursprünglichen Projekt für den Ausbau des Kleinhüninger Hafens vorgesehene direkte Verbindung des Geländes oberhalb der Wiese mit dem Anschlußgeleise an den badischen Verschubbahnhof, unter Umgehung der Geleise auf dem Ostquai des Hafenbeckens, erstellt werden. Von diesem Geleise ist bis heute nur das doppelspurige Teilstück von der Weiche bei der Hiltalingerstraße bis zur Krautgasse ausgeführt worden. Es muß nun längs der Bonergasse verlängert und ca. 60 m oberhalb der bestehenden Hafenbahnbrücke über die Wiese geführt werden. Die Erstellung dieser Geleiseverbindung mit dem Bau der dazu gehörenden Brücke über die Wiese ist beim ersten Ausbau zurückgestellt worden und statt der oberen Brücke ist zunächst die mittlere Eisenbahnbrücke zur Ausführung gelangt. Der Hauptgrund für diese Programmänderung lag in dem Umstand, daß damals ausreichende Studien für den Ausbau der Kleinhüninger Hafenanlagen und im besonderen des Hafenbahnhofs noch nicht vorlagen, und daß infolgedessen die genaue Lage der oberen Brücke, über die später die Zufahrt zum Hafen- und Rangierbahnhof erfolgen muß, noch nicht angegeben werden konnte. Die Lage der mittleren Brücke war dagegen von vornherein gegeben.

Seither sind die Studien für den Hafenausbau weiter geführt worden und heute kann das Tracé des Verbindungsgeleises mit dem Hafenbahnhof und die Lage der oberen Eisenbahnbrücke definitiv bestimmt werden. Das Geleise soll auf seiner ganzen Länge zweispurig erstellt werden. Der eine Geleisestrang dient als Zufahrts-, der andere als Ausfahrtsgeleise des zukünftigen Hafenbahnhofs. Auch die Brücke ist zur Aufnahme von zwei Geleisen vorgesehen. Das westliche Brückengeleise dient zur Verlängerung des Ausziehgeleises einer Gruppe von Rangiergeleisen, auf der das Ordnen der ankommenden Wagen erfolgt. Das östliche Brückengeleise ist für die Durchfahrt der Hafenzüge bestimmt.

Vorläufig soll aber das Verbindungsgeleise zwischen der Krautgasse und dem projektierten Hafenbahnhof nur einspurig erstellt werden, weil dann die Häuser Bonergasse 27 und 29, in denen, wie erwähnt, die Verwaltungsbureaus (Hafenverwaltung S B B und Zoll) untergebracht sind, stehen bleiben können. Die Legung des zweiten Geleisestranges erfolgt später wohl am besten gleichzeitig mit dem Ausbau des Hafenbahnhofs und mit der Korrektion der Bonergasse.

Die neue Eisenbahnbrücke kreuzt die Wiese annähernd rechtwinklig. Die beiden Widerlager der Brücke werden zweckmäßig von Anfang an für die Legung von zwei Geleisen erstellt. Der eiserne Ueberbau wird dagegen im ersten Ausbau nur für eine Spur vorgesehen. Es ist beabsichtigt, die Brücke im gleichen Typus zu erstellen, wie die beiden anderen Hafenbahnbrücken. Die beiden Widerlager werden auf verlorene Betoncaissons aufgesetzt, deren Schneide ca. 4 m unter der Wiesesohle liegt. Ein auf der wieseabwärts gelegenen Seite an der Tragkonstruktion angehängter Dienststeg soll das Betreten der Brückengeleise unnötig machen.

Auf dem Areal des zukünftigen Hafen- und Rangierbahnhofes sind vorläufig im Anschluß an das Hafenbahngeleise drei Rangier- und ein Abstellgeleise von je ca. 200 m Länge zu erstellen.

Die Kosten der Verlängerung des Hafenanschlußgeleises und der Erstellung der Eisenbahnbrücke sowie der Rangiergeleise betragen:

I. Gleiseanlagen		Fr. 41000.—
II. Eisenbahnbrücke		
a) Widerlager	Fr. 86255.—	
b) Eiserner Unterbau für eine Spur	„ 70604.—	
c) Bauleitung u. Unvorhergesehenes	„ 21141.—	„ 178000.—
III. Rangiergeleise		„ 90000.—
	Zusammen	Fr. 309000.—

Rampengeleise in der Hafenstraße.

Auf der Rückseite der Lagerhallen und Getreidesilos der Reedereien sollte ein Rampengeleise gelegt werden. Durch diese Geleise wird eine sehr erwünschte Erleichterung des Umschlagsverkehrs auf der Quaiseite und des Lagerbetriebes herbeigeführt. Die Kosten des ca. 600 m langen Geleises nebst einer Verbindung mit dem Hafenbahngeleise im oberen Teil der Hafenstraße und unmittelbar nach Kreuzung der Hiltalingerstraße werden auf ca. Fr. 80 000,— zu stehen kommen.

Stromversorgung.

Die Versorgung des Hafens mit elektrischer Energie erfolgte während der Bauzeit und bis heute aus einer provisorischen Transformerstation. Für den Betrieb des Hafens ist diese Station jedoch zu weit abgelegen und kann für die Versorgung des Westquais gar nicht in Frage kommen. Es ist deshalb vorgesehen, an zentraler Lage des Ost- sowie des Westquais je eine neue Transformerstation zu erstellen und sie mit dem unregulierten Hochspannungsnetz von 6000 Volt zu verbinden. Die beiden Stationen werden durch ein Hochspannungskabel miteinander verbunden. An geeigneter Stelle wird die Zuleitung, die durch die projektierte Hochbergerstraße vorgesehen ist, in einem einfachen Schaltkiosk mit diesem Kabel verbunden.

Bis zur Erstellung der Hochbergerstraße könnte die Speisung beider Stationen durch ein Kabel erfolgen, sofern der Strombezug ein gewisses Quantum nicht übersteigt. Dieses Kabel ist zum Teil vorhanden und muß nur umgelegt und verlängert werden. Später würde es als Zuleitung des Lichtstromes dienen. Die Transformerstationen werden in zwei Teile getrennt. Der Hochspannungsraum ist nur den Organen des Elektrizitätswerkes zugänglich, während der Niederspannungsschaltraum von instruiertem Personal der Hafenverwaltung bedient würde. Die Dimensionen der Räume sind so gewählt, daß eine Erweiterung nicht notwendig wird. Pro Station wird vorderhand mit einer maximalen Leistung von 1200 PS. gerechnet. Nach dem Kostenvoranschlag des Elektrizitätswerks setzen sich die Baukosten wie folgt zusammen:

a) Leitungen.	
1. Unterirdische Kabelleitung für Drehstrom 6000 Volt vom Kiosk Kleinhüningen bis zur Station Ostquai 3×50 qmm Querschnitt zirka	Fr. 4400.—
2. Unterirdische Kabelleitung für Drehstrom 6000 Volt von der Station Ostquai nach der Schaltkabine bei der Wiesenbrücke 3×50 qmm Querschnitt zirka	„ 4800.—
3. Unterirdische Kabelleitung für Drehstrom 6000 Volt von der Schaltkabine zur Station Westquai 3×25 qmm² Querschnitt zirka	„ 6600.—
4. Aenderung der vorhandenen 500 Volt Zuleitungen zu den Kranfahrdrähten zirka	„ 1100.—
b) Stationen.	
1. Transformatorenstationsgebäude auf dem Ostquai	„ 15000.—
2. Transformatoren-Stationsgebäude auf dem Westquai	„ 15000.—
3. Einrichtung der Transformatorenstation auf dem Ostquai für eine Leistung von maximal 1200 PS. mit separater Schaltkabine für die Niederspannungsleitungen exkl. Transformer zirka	„ 13500.—
4. Einrichtung der Transformatorenstation auf dem Westquai, wie oben	„ 13500.—
5. Schaltkabine für die 6000 Volt-Kabel bei der Wiesenbrücke inkl. Kabine zirka	„ 2000.—
	Total Fr. 75,900.—

Die Kosten der Transformer in den Transformerstationen sind nicht inbegriffen; die Transformer werden vom Elektrizitätswerk geliefert und bleiben sein Eigentum.

Mit den Baukosten soll die Hafenanlage belastet werden. Der Ueberschuß aus der Stromeinnahme im Rheinhafengebiet über die Selbstkosten des Elektrizitäts-

werks hinaus wird zur Amortisation der Baukosten verwendet. Nach vollständiger Amortisation gehen die Transformergebäude mit den Einrichtungen sowie die Hochspannungsleitungen in das Eigentum des Elektrizitätswerks über. Den Unterhalt übernimmt das Elektrizitätswerk von Anfang an auf seine Kosten.

Auf Grund dieser Regelung haben die niedergelassenen Unternehmungen außer den Anschlußkosten in keinem Falle Kosten für die Zuleitung von Strom für ihren Bedarf zu übernehmen, was den getroffenen Abmachungen über ihre Niederlassung entspricht.

Vertiefung der Hafeneinfahrt und des Hafenbeckens.

Für die Aufnahme des Güterverkehrs auf dem Hüninger Kanal nach den neu angelegten Basler Hafenanlagen zeigt sich ein steigendes Interesse. Der Kanal verbindet die hiesigen Hafenanlagen mit dem französischen Kanalnetz und ermöglicht direkte Transporte aus dem Saargebiet. Der Kanalweg gestattet auch, solche Güter, die wegen ungünstigen Wasserstandes auf dem Rhein nur bis Straßburg gebracht werden können, dort für den Transport auf dem Kanal nach Basel umzuschlagen. Die angestellten Berechnungen vor dem Kriege ergaben, daß sich der Gütertransport auf dem Kanal wesentlich billiger stellte, als der Bahntransport. Auch heute noch wird er je nach Relationen gegenüber dem Bahnoder Rheintransport Frachtvorteile bieten. Ueberdies kann der Kanalweg fast das ganze Jahr hindurch benützt werden, während der unregulierte Rhein zwischen Straßburg und Basel die Schiffahrt bekanntlich nicht das ganze Jahr gestattet.

Im Frühjahr 1923 sind Versuche mit der Kanalschiffahrt nach den hiesigen Hafenanlagen aufgenommen worden. Am 13. Mai wurde ein in Hüningen angekommener Kanalkahn, beladen mit 250 Tonnen englischer Kohlen, nach dem Kleinhüninger Hafen hinübergeschleppt. Das Kanalschiff war ein eiserner Kahn von ca. 280 Tonnen Fassungsvermögen. Es hatte eine Länge von 38,5 m und eine Breite von 5 m. Der Tiefgang betrug 1,7 m. Im Juni trafen drei weitere Penichen mit gleichgroßen Kohlen- und Weizenladungen aus dem Kanal im St. Johannhafen ein. Die Transporte wurden von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft ausgeführt.

Die Förderung des Kanalverkehrs liegt im Interesse der Entwicklung der hiesigen Hafenanlagen. Er ermöglicht einen größeren Hafenverkehr, da durch ihn die Hafenanlagen Güter erhalten, welche sonst nicht zur Einlagerung nach Basel kämen. Es wird möglich sein, den bedeutenden, von der Saar nach der Schweiz und nach Italien gehenden Verkehr zum Teil über das Hafengebiet zu lenken. Die durch diesen Kanalverkehr vermehrte Beschäftigung ermöglicht die bessere Existenz der für die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel nötigen großen Umschlagseinrichtungen. Der Kanalverkehr fördert also direkt die Entwicklung der Rheinschiffahrt.

Die Schiffahrt nach Basel kann sich nur richtig entwickeln, wenn leistungsfähige Hafenanlagen zur Verfügung stehen. Diese müssen aber so dimensioniert sein, daß ein stoßweise eintretender Verkehr reibungslos bewältigt werden kann. Sie müssen aber auch im Stande sein, neuen Verkehr heranzuziehen und aufzunehmen, und, wenn sie diese Bedingungen erfüllen, mithelfen, die Rheinschiffahrt nach Basel zu entwickeln. Die Anlagen erfordern indessen, wie bekannt, die Investierung großer Kapitalien, und die Hafenunternehmungen sind daher gezwungen, möglichst viel Verkehr nach ihren Anlagen zu bringen, um richtig wirtschaften zu können. Die Kanalschiffahrt wird zur Prosperität beitragen. Schon aus diesem Grunde sind Befürchtungen, daß der Anschluß der hiesigen Hafenanlagen an das elsässisch-lothringische Kanalnetz die Bestrebungen für die Rheinschiffahrt beeinträchtigen werde, nicht berechtigt. Der Kanalverkehr wird zudem immer nur eine willkommene Ergänzung des Rheinverkehrs bilden, aber nie ein Ersatz sein. Bis zu einem gewissen Grade wird hier Straßburg als Beispiel gelten können, das bisher Endpunkt der Schiffahrt auf dem Rhein war und neben einem Rheinverkehr von ca. 1 600 000 Tonnen einen Kanalverkehr von rund 660 000 Tonnen im Jahre 1922 aufwies.

Die kürzlich gegründete Société franco-suisse de navigation, an der die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft in hohem Maße interessiert ist, hat bereits für den Kanalverkehr eine Anzahl Penichen käuflich erworben. Die Verschleppung der Kähne vom Hüninger Kanal bis zum Kleinhüninger Hafen wird vorläufig bis zur Inbetriebsetzung eines Hafendampfers auch für andere Interessenten durch die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft mit eigenem Schlepper besorgt.

Ueber die Schiffbarkeit des Hüninger Kanals ist folgendes zu sagen:

Die normale Wassertiefe beträgt 2,2 m, der größte Tiefgang der Kanalschiffe 1,8 m. Die nutzbaren Abmessungen der Einlaß-Schleuse betragen 30 : 5,3 m und der übrigen Schleusen 38,5 : 5,3 m. Die Abmessungen des normalen Kanalkahns mit einem Fassungsvermögen von 300 Tonnen betragen 38,5 : 5 m. Die normale Sohlenbreite des Kanals ist 10 m. Die zuständigen französischen Behörden sehen vor, die Einlaß-Schleuse demnächst für die Aufnahme des Kanalverkehrs nach Basel umzubauen. Bei einem Wasserstand des Rheins unter Basler Pegel 0 kann der volle Tiefgang der Schiffe nicht mehr ausgenützt werden.

Um die Einfahrt von Kanalschiffen in den Rheinhafen Kleinhüningen auch bei einem Wasserstand zu ermöglichen, der den Rheinverkehr nach Basel nicht mehr gestattet, müssen weitere Baggerungen an der Hafeneinfahrt und im Hafenbecken vorgenommen werden. Bei Basler Pegel 0 ist im Kleinhüninger Hafen gegenwärtig eine Wassertiefe von 1,27 m vorhanden. Sollten noch bei diesem Pegelstand Kanalschiffe mit 1,80 m Tiefgang in den Hafen einfahren können, so müßte die Wassertiefe auf ca. 2 m vergrößert, die Sohle um ca. 0,7 m tiefer gelegt werden. Die Gesamtkosten dieser Baggerung würden sich auf rund Fr. 350 000,— belaufen.

Es würde sich in Anbetracht dieser hohen Kosten kaum rechtfertigen, soweit zu gehen, insbesondere weil Baggerungen im Hinblick auf den voraussichtlichen Stau durch das Kembser Werk überflüssig werden und der volle Tiefgang der Schiffe im Hüninger Kanal schon nicht mehr ausgenützt werden kann, wenn der Wasserstand des Rheines unter Basler Pegel 0 sinkt. Immerhin dürften bis zum Eintritt des Staues wenigstens 6 bis 7 Jahre vergehen, und für diese Zeit sollte der Kanalverkehr nach dem Hafen wenigstens für den größten Teil des Jahre ermöglicht werden. Wir sehen deshalb vorläufig nur eine Ausbaggerung der Hafeneinfahrt und des Hafenbeckens um ca. 0.25 m für eine Wassertiefe von 2 m bei einem Basler Pegelstand von 0,50 m vor. Dadurch würde die Einfahrt beladener Kanalkähne im Mittel während etwa 9 Monaten im Jahre ermöglicht.

Bei der gegenwärtigen Höhenlage der Hafensohle können Kanalkähne mit 1,80 m Tiefgang einfahren, so lange der Rheinspiegel nicht unter Basler Pegel 0,65 m sinkt.

Im mittleren Teil des Rheinbettes ist eine Wassertiefe von ca. 2 m bei Basler Pegel 0 auf einer Breite von mindestens 65 m vorhanden.

Ueber die Dauer der tiefen Rheinstände orientiert die nachstehende Tabelle. Im Mittel der zehnjährigen Periode 1913/22 sank der Rheinspiegel laut der amtlichen Dauerkurve unter Basler Pegel:

+ 0,70 an 131 Tagen
+ 0,60 „ 116 „
+ 0,50 „ 101 „
+ 0,40 „ 85 „
+ 0,30 „ 70 „
+ 0,20 „ 55 „
+ 0,10 „ 40 „
0,00 „ 20 „

Die Kosten der Vertiefung des Rheinbettes vor der Hafeneinfahrt und des Hafenbeckens für eine Wassertiefe von 2 m bei einem Basler Pegel von 0,5 m betragen für rund 16 000 cbm Baggeraushub Fr. 131 000,—.

Ausbau des Klybeckquais und Erstellung der Geleiseverbindung.

Es ist Aussicht vorhanden, daß auch die Ansiedlung auf dem Klybeckareal bald weitere Fortschritte macht. Um das Terrain für den Rheinverkehr nutzbar zu machen, muß es mit den nötigen Geleiseanschlüssen versehen und es müssen Verladegeleise erstellt werden. Die Böschung muß teilweise geändert und das Flußbett am Ufer durch Ausbaggerung tiefer gelegt werden, um das Anlegen der Kähne zu ermöglichen. Die Projekte werden nach den Wegleitungen des Schiffahrtsamtes zum Teil durch das Baudepartement und zum Teil durch das Ingenieurbureau O. Boßhardt aufgestellt. Eine Vorlage kann dem Großen Rate erst unterbreitet werden, wenn die Bedürfnisse weiterer Ansiedelungen bekannt und die Projekte und Kostenberechnungen fertig erstellt sind.

Zum vorgesehenen weiteren Ausbau des Rheinhafens Kleinhüningen gehört auch die Anlegung wenigstens einer richtigen Zufahrtsstraße, die schon für den einsetzenden intensiven Bauverkehr notwendig wird. Das Baudepartement studiert gegenwärtig eine Lösung und wird uns in nächster Zeit eine besondere Vorlage unterbreiten können.

Bei Anlaß dieser Hafenbauten sollten Vorkehrungen zur Sicherung der Absturzschwelle der Wiese bei deren Ausmündung in den Rhein getroffen werden, da die Gefahr besteht, daß bei einem Hochwasser der Wiese die Schwelle durchbrochen und ein Teil der Ufer fortgerissen werden könnte. Die notwendigen Arbeiten bestehen darin, daß Betonblöcke in den Kolk vor der untersten Schwelle versenkt werden und diese dadurch stützen und sichern. Die Kosten dieser Sicherungsarbeiten, für die im Budget des Baudepartements pro 1924 ein Kredit von Fr. 15 000,— (Wiesekorrektion) vorgesehen ist, fallen nicht zu Lasten der Hafenanlagen und sind deshalb auch nicht in dieser Vorlage berücksichtigt.

Die Gesamtkosten des projektierten weiteren Ausbaues des Rheinhafens Kleinhüningen ohne Klybeckquai betragen nach den vorstehenden Angaben Fr. 1 946 900,— und bestehen aus folgenden Hauptposten:

I.	Ausbau des Westquais mit Geleiseanschluß und Ausbau des oberen Hafenabschlusses	Fr. 937 000.—
II.	Ausbau des Nordquais mit Geleisanschluß	„ 414 000.—
III.	Verlängerung des Hafenbahngeleises u. Rangiergeleise	„ 309 000.—
IV.	Rampengeleise	„ 80 000.—
V.	Stromversorgung	„ 75 900.—
VI.	Weitere Baggerungen in der Hafeneinfahrt und im Hafenbecken	„ 131 000.—
	Total	Fr. 1 946 900.—

Die Projektbearbeitung ist nach den Feststellungen des Schiffahrtsamtes durch das Ingenieurbureau O. Boßhardt vorgenommen worden, das auch die Kosten berechnete, und das die Projektausarbeitung und die Bauleitung für den ersten Ausbau besorgt hat.

Die Vorlage enthält noch kein Projekt für die endgültige Ausgestaltung des Hafen- und Rangierbahnhofs da Vorschläge erst möglich sein werden, wenn der künftige Hafenverkehr überblickt werden kann und einige Erfahrungen des Hafenbahndienstes vorliegen. Ferner enthält sie wie erwähnt, noch keine definitiven Vorschläge darüber, wie das noch nicht abgegebene Gelände des Klybeckareals verwertbar gemacht werden kann. Die Arbeiten, für die in dieser Vorlage Kredite verlangt werden, sind aber zum Teil dringlicher Natur, sodaß die Ausfertigung definitiver Projekte für den Hafenbahnhof und den Klybeckquai nicht abgewartet werden kann. Namentlich mit dem Westquaiausbau sollte ohne Verzug begonnen werden können.

Im Budget des Jahres 1924 sind die Kosten für den weiteren Ausbau ganz aufgenommen worden, obwohl anzunehmen ist, daß sich die Bauten weit in das Jahr 1925 hinein erstrecken werden und im nächsten Jahr die Kredite nur zum Teil in Anspruch genommen werden müssen. Eine Verteilung der verschiedenen Kredite auf die beiden Budgetjahre konnte aber deshalb nicht vorgenommen werden, weil nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden kann, welche Arbeiten im Verlaufe des Jahres 1924 durchgeführt werden können. Im Budgetentwurf wurden die Kosten des Ausbaues des Nordquais nur mit Fr. 330 000.— angenommen, während sie sich bei Erstellung der Stützmauer und der Schiebebühne sowie mit den Ergänzungsarbeiten am anschließenden Ostquai auf Fr. 414 000,— belaufen werden.

An die Kosten des weiteren Ausbaues des Rheinhafens Kleinhüningen nach dem vorgelegten Projekt wird eine Bundessubvention zu erwirken sein, nachdem beim ersten Ausbau die Subventionierung der Hafenbauten durch die Bundesversammlung grundsätzlich gutgeheißen worden ist. Wir haben die Rheinschiffahrtsdirektion beauftragt, wegen der Subventionierung des weiteren Hafenausbaues mit den zuständigen Bundesbehörden in Unterhandlungen zu treten.

Von den vorgesehenen Arbeiten käme in erster Linie der Ausbau des Westquais. Er ist, wie schon ausgeführt, dringend. Gleichzeitig muß die Stromversorgung hergestellt werden, und bis spätestens Ende des Jahres 1924 sollte auch das Hafenbahngeleise vorläufig einspurig vollständig mit den drei Rangiergeleisen gelegt sein. Mit der Vertiefung des Hafenbeckens sollte in diesem Jahre begonnen werden, da der Bagger zu gewissen Zeiten für die Baggerungen am Klybeckquai benötigt und deshalb nicht immer zur Verfügung stehen wird. Dadurch werden sich die Baggerarbeiten im Hafen verzögern. Weniger dringend ist der Ausbau des Nordquais. Er kann in das Jahr 1925 verschoben werden. Nach den bisherigen Verhandlungen mit einer französischen Unternehmung, deren Niederlassung im Hafengebiet sehr erwünscht sein wird, ist aber damit zu rechnen, daß das Klybeckareal bald weiter verwertbar gemacht werden muß.

Auf Grund dieser Darlegungen beantragen wir dem Großen Rate die Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfs.

Die Berliner Häfen.

Von Major a. D. Fischer, Berlin.

Die Tatsache, daß Berlin der modernste Binnenhafen des Kontinents geworden ist, verdankt die Stadt außer ihrer günstigen verkehrsgeographischen Lage dem Weitblick und der Tatkraft staatlicher und kommunaler Verkehrspolitik, die trotz aller durch die Zeiten bedingter Hindernisse die Gunst der Natur zielbewußt auszunützen und künstlich zu erhöhen verstand.

So bildet Berlin heute das ungeheure Verkehrszen-

trum, von dem 11 durchgehende Eisenbahnlinien und eine Anzahl von Wasserstraßen ausgehen, deren Aufzählung sich vor dem fachkundigen Leserkreis dieser Zeitschrift erübrigt.

Mit Ausnahme des für Berlin auch in Betracht kommenden Finowkanals und des bekannten Landwehrkanals, der einen großen Teil der Stadt durchzieht, gestatten die sämtlichen mit Berlin verbundenen Wasserstraßen mindestens die Verwendung des modernen 600-t-Kahnes.

Die Fahrtentfernungen nach Stettin betragen 190 km, nach Breslau 425 km, nach Hamburg 370 km und nach Duisburg-Ruhrort, wenn der heute leider immer noch fehlende Mittellandkanal dem Verkehr übergeben sein wird, 610 km.

Hand in Hand mit dem Ausbau der Wasserstraßen ging seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Anlage von Häfen und Ladestraßen, und zwar zunächst durch den Staat, später durch die Gemeinden, die heute Groß-Berlin bilden.

Zollspeicher
Gesamtfassungsvermögen 25000 t Gut

Unter diesen Hafenanlagen sind 3 charakteristische Typen zu unterscheiden. Nämlich: die Häfen älteren Datums ohne Eisenbahnanschluß. Diese Anlagen haben ihre Bedeutung, die allerdings nur lokalen Charakters ist, nicht verloren, da sie, zweckmäßig über das weite Stadtbild verteilt, auch heute und künftig für bestimmte Stadtbezirke namentlich für den Umschlag von Brenn- und Baustoffen, gern benutzt werden. Zu dieser Gruppe gehören der Urbanhafen, der Schöneberger Hafen und sämtliche Ladestraßen.

Von weiter reichender Bedeutug ist dann der Humboldthafen mit seinen anschließenden Ladestraßen; auch er entbehrt zwar des Eisenbahnanschlusses, erhebt sich aber beträchtlich über eine rein lokale Bedeutung, denn er bewältigt einen außerordentlich lebhaften Stückgutverkehr, namentlich mit Hamburg und Stettin.

Lagerhallen
Fassungsvermögen 16000 t für jede Halle

Von der dritten Gruppe, die sich des Eisenbahnanschlusses erfreut, liegt der Spandauer Südhafen außerhalb des eigentlichen Weichbildes der Stadt sehr günstig an der Havel, und zwar sowohl am offenen Strom, als an einem geschlossenen Hafenbecken mit guter Eisenbahnverbindung und beträchtlicher räumlicher Ausdehnung. Er ist ein wichtiger Faktor für die zukünftige Verkehrsentwicklung Groß-Berlins.

Aehnlich wie der Spandauer Hafen wird auch der Tegeler Hafen, der heute nur lokale Bedeutung besitzt, später an Bedeutung gewinnen, wenn das Projekt des Nordkanals ausgeführt sein wird. Der Nordkanal ist als eine nördliche Schwesterwasserstraße des Teltowkanals gedacht, der Berlin im Süden umgeht. Er soll von Tegel über Reinickendorf, Pankow, Weißensee nach Treptow führen.

Der Neuköllner Hafen wurde erst 1922 fertiggestellt. Er bildet mit seinen modernen Anlagen den Kern eines noch sehr entwicklungsfähigen Industriegeländes.

Von den 2 großen Berliner Häfen liegt der Osthafen zwischen der Treptower Ringbahnbrücke und der Oberbaumbrücke mit einer nutzbaren Uferlänge von 1400 m mitten in der östlichen Hälfte der Stadt an der 180 m breiten Spree. Er ist durch diese mit allen Wasserstraßen, die Berlin berühren, verbunden und findet durch seinen Bahnanschluß mit benachbarten Güterbahnhöfen den Zusammenhang mit allen in Berlin mündenden Eisenbahnlinien.

Kohlenladeanlage für den Umschlag zwischen Schiff, Eisenbahn, Lagerplatz und Fuhrwerk

Der Osthafen dient dem Großumschlag aller Art von Gütern und vor allem dem Transitverkehr. Ein großer Speicher für 9000 t Getreide und 16 400 t Waren, zwei große Lagerhallen für 22 800 t Güter, eine unterirdische Benzintankanlage für 1 000 000 t, Freiladeplätze für Kohlen, Ziegel und ähnliche Güter, eine eigene Güterabfertigung und ein eigenes Zollamt machen den Osthafen zu einem in sich geschlossenen Verkehrsunternehmen großen Stils.

Die letzte Phase der weitschauenden Verkehrspolitik der Stadt Berlin wurde mit der Fertigstellung des Westhafens im Jahre 1923 erreicht. Der Westhafen ist die größte und modernste aller Berliner Hafenanlagen. Er liegt im nordwestlichen Teil des alten Berlin, in nächster Nachbarschaft von Charlottenburg, zunächst dem Punkte, an dem sich die Wasserstraßen nach Hamburg und Stettin scheiden.

Während der Osthafen einer räumlichen Erweiterung nicht mehr fähig ist, hat der Westhafen den großen Vorzug einer bedeutenden Entwicklungsfähigkeit. Es würde zu weit führen, die Bauten, die Einrichtung und die Ausstattung des Westhafens hier nur skizzieren zu wollen. Doch mögen einige Daten zur Charakterisierung des Hafens genannt sein: In den beiden Hafenbecken können 68 Elbschiffe bequem gleichzeitig behandelt werden; 100 Elbschiffe können gesichert überwintern. Von den Gebäuden, die schon allein vom architektonischen Standpunkt aus eine Sehenswürdigkeit bilden, ragt neben dem monumentalen Verwaltungsgebäude der Getreidespeicher hervor, der 30 000 t loses Getreide und 4000 t Stückgut ohne Schwierigkeit zu fassen und transportlich zu verarbeiten vermag. Neben ihm fällt von weitem der große Zollspeicher auf und die großen Kohlenverladeanlagen modernster Konstruktion mit einem Fassungsvermögen von 100 000 t bei 7 m Schütthöhe. Drei massive Lagerhallen und Freiladeplätze gruppieren sich um die beiden Hafenbecken. Die maschinelle Ausrüstung sämtlicher Speicher und Hallen und die Kranausstattung entsprechen nach Art und Umfang den höchsten Forderungen der Neuzeit.

Die Leistungsfähigkeit der beiden großen Häfen wird gekennzeichnet durch den Umstand, daß diese an Getreide allein eine Menge zu fassen vermögen, die genügt, um 10 000 000 Menschen eine Woche lang oder die gesamte Berliner Bevölkerung 2½ Wochen mit Brot zu versorgen.

Aber gleichwohl schreitet die Verkehrspolitik schon einen neuen Schritt vorwärts, indem der Bau eines dritten Hafenbeckens im Westhafen mit den zu diesem Betriebe notwendigen Bauten und Anlagen in allerkürzester Zeit in Angriff genommen wird. Dieser Umstand findet seine Berechtigung in der Tatsache, daß der Wirkungsradius der Berliner Häfen weit über die Weltstadt hinausreicht und daher für den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft für weite Bezirke Deutschlands, namentlich aber für seinen Osten und Südosten von einschneidender Bedeutung ist. Aber auch über Deutschland hinaus ist der internationale Verkehr auf das engste mit den Umschlagsmöglichkeiten Groß-Berlins verknüpft. Somit stellt die Weiterentwicklung der Berliner Hafenanlagen keineswegs ein Problem lokalen oder provinziellen Charakters dar, sondern ist eine Frage von mitteleuropäischer Bedeutung.

Die Bewirtschaftung und die kommerzielle Entwicklung so bedeutender Anlagen, wie sie in den Berliner Häfen

und Ladestraßen verkörpert sind, mußte eines Tages über den Aufgabenkreis einer Kommunalverwaltung herauswachsen. Deshalb hatte sich die Stadtverwaltung entschlossen, am 1. März 1923 die gesamten Anlagen und ihre Betriebe einer besonderen Organisation zu überantworten, die auf privatwirtschaftlicher Basis arbeitet. Diese findet ihren Ausdruck in der Berliner Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft, Generaldirektion der Berliner Häfen, deren Aufgabe es ist, im Rahmen des Gesamtverkehrs die Ausnutzung und Weiterentwicklung der vorhandenen Anlagen nicht nur im Interesse der Berliner Bevölkerung, sondern, wie dargelegt, des internationalen Großverkehrs zu fördern.

Die augenblickliche Leistungsfähigkeit der wichtigen Berliner Häfen ergibt folgende Zusammenstellung:

Leistungsfähigkeit der wichtigeren Berliner Häfen

ausschl. der fiskalischen und privaten Anlagen.

Die Hafenanlagen umfassen	Westhafen	Osthafen	Neuköllner Hafen	Spandauer Hafen	Tegeler Hafen	Humboldthafen mit Ladestraßen	Urbanhafen	Zusammen
Gesamtfläche . . . . qm	296 000	90 000	100 000	350 000	83 000	144 000	49 500	1 112 500
Davon Landfläche . . . . „	220 000	90 000	80 000	248 000	55 000	144 000	20 000	857 000
„ Wasserfläche . . . . „	76 000	—	20 000	102 000	28 000	—	29 500	235 500
Nutzbare Uferlängen . . . . m	2 500	1 400	1 650	3 500	1 100	8 650	1 200	20 000
Lösch- u. Ladeplätze finden von 600 t Elbschiffen . . . . Anz.	68	40	25	40	16	—	—	—
od. 225 t-Finowkähnen . . . . . . „	104	76	—	60	—	—	65	
Ladegleise mit nutzbarer Länge von zusammen m	2 700	1 800	2 500	1 500	—	—	—	8 500
Gedeckte Lagerräume in Lagerhallen, Schuppen und Speichern Anz der Gebäude	5	3	—	15	—	1	—	24
für Stückgut . . . . t	80 000	39 200	—	etwa 14 000	—	etwa 4 500	—	137 700
für Getreide . . . . t	29 000	9 400	—	—	—	—	—	38 400
zusammen t	109 000	48 600	—	etwa 14 000	—	etwa 4 500	—	176 100
Freiladeplätze f. Stückgut u. Massengüter qm	46 000	13 000	18 000	12 000	17 000	188 000 einschl. Charlottbg. Stätteplatz	20 000	314 000
Krane								
bis 1,5 t Tragfähigkeit . . . . Anz.	—	5	—	1	—	3	—	9
„ 2,5 t „ . . . . „	17	3	1	—	—	1	—	22
„ 5,0 t „ . . . . „	1	1	1	—	1	6	—	10
mit größerer „ . . . . „	1	2	—	—	—	3	—	6
zusammen Anz.	19	11	2	1	1	13	—	47
Sonderanlagen								
Getreideförderanlagen für t/st	100	60	—	—	—	—	—	160
Kohlenverladeanlagen „	160	64	—	—	—	—	—	224
Benzinlager für . . . . Lit.	—	1 000 000	—	—	—	—	—	1 000 000

Die Rechtsgültigkeit der Beschlüsse des Frachtenausschusses für die Oder.

Von Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau VI.

(Urteil des Landgerichts Stettin vom 18. Februar 1924. Aktenzeichen: 5. 1. 0. 56/23.)

Die Notwendigkeiten des Schiffahrtsgeschäfts auf der Oder haben bereits während des Krieges zur Gründung eines Frachtenausschusses für die Oder geführt, dem die überwiegende Mehrheit der Großschiffahrt und die Kleinschiffahrt angehören. Zum Vergnügen sind alle diese Verbände und Firmen nicht zusammengetreten, denn es liegt auf der Hand, daß jeder Konzern den Beteiligten erhebliche und manchmal recht unangenehme Bindungen auferlegt; um aber die Schiffahrt vor Ausbeutungen durch die übrigen Verkehrsbeteiligten zu schützen, mußte sich die Oderschiffahrt ihre Frachten sichern. Die Gültigkeit der Beschlüsse des Frachtenausschusses für die Oder ist von dem folgenden Urteil des Landgerichts Stettin anerkannt worden:

„Der Kläger hat mit seinem Kahn auf Grund des Ladescheins vom 23. November 1922 eine Ladung Steinkohlen nach Stettin an die Beklagte befördert. Er ist am 15. Dezember 1922 in Stettin angekommen. Am 4. Januar 1923 ist sein Kahn leer geworden. Die Beklagte hat 922 670 Mk. Fracht an den Kläger gezahlt. Er verlangt auf Grund der auf der Rückseite des Ladescheins befindlichen Klausel 61 % Zuschlag und hat demgemäß auf Zahlung von 562 828,70 Mk. Klage erhoben. Das Gericht hat gemäß § 303 Z.P.O. durch Zwischenurteil vom 18. Juli 1923 den Klagegrund für gerechtfertigt erklärt, sofern nicht wegen Verstoßes gegen die guten Sitten die Nichtigkeit der auf dem Ladeschein stehenden Klausel über die

Bewilligung eines Frachtenzuschlages anzunehmen sei. Die Entscheidung hierüber ist vorbehalten worden. Auf den Inhalt des Zwischenurteils wird Bezug genommen.

Nunmehr verlangt der Kläger gleichzeitig Ersatz des Geldentwertungsschadens. Er beantragt:

Die Beklagte zu verurteilen, dem Kläger 295 Goldmark mit dem Gegenwerte in deutscher Reichswährung zu zahlen und das Urteil gegen Sicherheitsleistung für vorläufig vollstreckbar zu erklären.

Die Beklagte beantragt: Abweisung der Klage.

Die Parteien streiten nur noch über die Rechtsgültigkeit der auf dem Ladeschein stehenden Klausel nach Maßgabe des Beweisbeschlusses vom 6. Juli 1923. Sie haben die Gutachten des Frachtenausschusses für die Oder vom 24. September 1923 und der Vorsteher der Kaufmannschaft in Stettin vom 21. Januar 1924 vorgetragen. Ferner hat die Beklagte den Inhalt der Zuschrift des Verbandes Ostpreußischer Kohlengroßhändler vom 25. September 1923 vorgetragen.

Entscheidungsgründe.

Die auf der Rückseite des Ladescheins vom 23. November 1922 stehende Klausel: Für die während der Dauer der Reise eintretenden Erhöhungen der Leutelöhne, Schlepplöhne und Schiffahrtsabgaben ist dem Frachtführer ein entsprechender Frachtenzuschlag zu bewilligen, dessen Höhe jeweilig vom Frachtenausschuß für die Oder festgestellt wird, verstößt nicht gegen die guten Sitten.

Der Frachtenausschuß für die Oder bietet schon mit Rücksicht auf seine Entstehung (aus der Oder-Kriegsschiffahrt-Gesellschaft m. b. H.) auf den Inhalt seiner Satzung, auf seine Zusammensetzung und auf sein bisheriges Wirken eine Gewähr für sachkundiges und gewissenhaftes Arbeiten. An seinen Sitzungen nimmt ständig ein Vertreter der Regierung teil; außerdem zieht der Frachtenausschuß zu seinen Sitzungen stets eine Reihe anderer Personen, insbesondere aus den Kreisen der Verlader, als sachverständige Berater hinzu. Schon aus diesen Gründen ist nicht anzunehmen, daß der Frachtenausschuß Beschlüsse gefaßt haben könnte, die gegen die guten Sitten verstoßen.

Aber auch aus sachlichen Erwägungen ist die streitige Klausel nicht sittenwidrig. Die Beschaffenheit und der jeweilige Zustand der Oderwasserstraße macht eine auch nur annähernd zutreffende Vorausbestimmung über die Dauer einer Reise und über die Anzahl der in einem Betriebsjahr ausführbaren Nutzreisen unmöglich. Infolgedessen läßt sich die angemessene Fracht für eine Reise nicht zuverlässig im voraus berechnen. Zum Schutz gegen die Gefahren und Verluste, die sich für den Schiffer aus der unberechenbaren Länge der Nutzreise während der Inflationszeit infolge der erheblichen Schwankungen aller der Selbskostenrechnung zu Grunde liegenden Ausgaben (für Leutelöhne, Schlepplöhne, Zölle, Versicherung) ergeben haben, war eine Klausel von der Art der hier streitigen notwendig. Die Klausel ist eine Unterart der allgemeinen „Freibleibend"-Klausel in der besonderen Gestaltung, die aus dem Frachtgeschäft auf der Oder sich ergibt. Welche Gründe im einzelnen für die Gestaltung der Klausel maßgebend waren, ist in den Gutachten des Frachtenausschusses und der Vorsteher der Kaufmannschaft näher ausgeführt; insoweit wird auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen.

Nach alledem besteht für eine sittenwidrige Ausnutzung der Ladungsinteressenten oder für einen sonstigen Verstoß gegen die guten Sitten kein Anhalt. Zu demselben Ergebnis gelangt das Gutachten der Vorsteher der Kaufmannschaft in Stettin.

Nach §§ 317, 319 B.G.B. könnte noch in Frage kommen, ob der von dem Frachtenausschuß festgesetzte Zuschlag „offenbar unbillig" ist, auch das muß unbedenklich verneint werden.

Darüber hinaus die Angemessenheit der Klausel und der jeweils festgesetzten Zuschläge nachzuprüfen, besteht im Rahmen des vorliegenden Rechtsstreits kein Anlaß. Ebenso kann dahingestellt bleiben, ob der Frachtenausschuß eine monopolartige Stellung einnimmt. Im übrigen wird auf die Entscheidungsgründe des Zwischenurteils vom 18. Juli 1923 Bezug genommen.

Der Zuschlag von 61 Prozent, den der Kläger am 4. Januar 1923 fordern konnte, war nach dem unstreitigen Frachtbetrage von 922 670 Mk. zu berechnen. Daraus ergibt sich die ursprüngliche Klagesumme von 562 828,70 Mark.

Die Beklagte muß den geschuldeten Betrag aufwerten, umsomehr, als sie sich im Verzuge befindet. Der Schuldner, der die Zahlung verweigert und es auf einen Prozeß ankommen läßt, tut das auf eigene Verantwortung. Die Goldmark hat am 4. Januar 1923 auf 1906 gestanden. Bei voller Aufwertung würde die Beklagte also 295 Goldmark zahlen müssen. . . .

Unterschriften."

Das in dem Urteil angeführte Gutachten der Vorsteher der Kaufmannschaft Stettin lautet in seinen wesentlichen Teilen wie folgt:

Das in der Prozeßsache des Schiffseigners Karl M. aus Güntersberg gegen die Firma Hermann G., G. m. b. H. in Stettin gemäß dem Beweisbeschluß vom 6. Juli v. J. erforderte Gutachten erstatten wir hiermit ergebenst wie folgt:

Die auf der Rückseite des Ladescheins vom 23. November 1922 stehende Klausel: Für die während der Dauer der Reise eintretenden Erhöhungen der Leutelöhne, Schlepplöhne und Schiffahrtsabgaben ist dem Frachtführer ein entsprechender Frachtenzuschlag zu bewilligen, dessen Höhe jeweilig vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzt wird, ist nicht als sittenwidrig zu betrachten.

Der Frachtenausschuß für die Oder wurde am Anfang des Jahres 1921 unter Beteiligung sämtlicher Oderreedereien und der hauptsächlichsten am Talverkehr unmittelbar beteiligten Speditionsfirmen gegründet. Ihm vorauf ging die vom Reiche gegründete „Oderkriegsschiffahrtsgesellschaft m. b. H.", welche dem Chef des Feldeisenbahnwesens unterstellt war. Schon die Oderkriegsschiffahrtsgesellschaft m. b. H. hatte den Zweck, die am Oderverkehr beteiligten Oderreedereien sowie die hauptsächlich in Betracht kommenden Oderspediteure zusammenzuschließen, um durch diesen Zusammenschluß die Gesamtinteressen der am Oderschiffahrtsverkehr beteiligten Kreise einheitlich wahrnehmen zu können. Insbesondere wurden durch diese Vereinigung im Einvernehmen mit dem Chef des Feldeisenbahnwesens Frachttarife und Beförderungsbedingungen festgelegt. Der Frachtenausschuß für die Oder, der die Oderkriegsschiffahrtsgesellschaft ablöste, hat es sich in ähnlicher Weise wie die ihm vorausgegangene Gesellschaft zur Aufgabe gemacht, zur Erhal-

tung und Förderung der Oderschiffahrt und der Interessen der an der Oderschiffahrt beteiligten Kreise im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft die geeigneten Maßnahmen zu treffen. An den Sitzungen des Frachtenausschusses für die Oder nimmt ständig ein Vertreter der Regierung teil, außerdem zieht der Frachtenausschuß zu seinen Sitzungen stets eine Reihe anderer Personen, insbesondere aus den Kreisen der Verlader, als sachverständige Berater hinzu. Der Frachtenausschuß für die Oder ist hiernach eine Standesvertretung, wie sie ähnlich in fast allen Gewerbe- und Industriezweigen zu finden ist. . . Von einer monopolartigen Stellung des Frachtenausschusses kann schon aus diesem rein äußerlichen Grunde keine Rede sein.

Die Frachtsätze und Beförderungsbedingungen werden von den Mitgliedern für den Talverkehr in einer Weise festgelegt, die möglichst alle Kreise befriedigen soll. Dabei ist es oftmals vorgekommen, daß die eigenen Interessen der Schiffahrttreibenden hintangesetzt worden sind. Außerdem wirken, wie schon erwähnt, bei den Festsetzungen eine Reihe von Sachverständigen aus allen an der Oderschiffahrt beteiligten Erwerbskreisen mit, insbesondere aus Speditionskreisen und Kohlenhandelskreisen. Von einer sittenwidrigen Ausnützung der Ladungsinteressenten durch den monopolartigen Betrieb des Frachtenausschusses für die Oder kann also auch aus diesem Grunde keine Rede sein.

Aber auch aus sachlichen Gründen ist ein anderes Verfahren als wie es der Frachtenausschuß für die Oder befolgt, nicht durchführbar. Es muß ein bestimmter Termin festgesetzt werden, von dem ab die neuen Zuschläge gelten. Ein je nach der Lage des Falles veränderlicher Termin würde zu einer Quelle unzähliger Streitigkeiten zwischen Schiffern und Ladungsempfängern führen. Ueberdies bilden die Zuschläge nicht das Entgelt für die künftigen höheren Ausgaben des Schiffers, sondern sie schließen auch bereits erfolgte höhere Ausgaben in sich ein.

Für den Ladungsempfänger liegt der Ausgleich darin, daß er in Fällen, wo die Reise vor dem Inkrafttreten eines neuen Zuschlages erfolgt ist, einen Vorteil genießt. Wir können daher im Einvernehmen mit den maßgebenden Verkehrskreisen hier keine sittenwidrige Ausnutzung der Ladungsinteressenten in der Klausel erkennen.

Auch aus diesem Gutachten geht hervor, daß irgend ein Einwand gegen die Beschlüsse des Frachtenausschusses auf Grund des § 138 B.G.B. oder der Kartellverordnung nicht gegeben ist.

Geschäftliche Mitteilungen

Abgeschlossen am 20. Mai 1924.

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 3, Seite 49 d. Z. f. B.) neu beigetreten:

Rothenbücher, Maaß & Lüdicke, Berlin-Hamburger Schleppschiffahrt, Berlin NW. 40, Lehrter Hauptbahnhof.

Maaß, Paul, Reedereivertreter, Berlin NW. 52, Lüneburgerstraße 10.

Heß, Otto, Prokurist der Ver. Elbeschiffahrtsges. A.-G. Hamburg, Raboisen 40.

Reederei der Saale-Schiffer A.-G., Halle a. S.

Richard Pflaum Verlag A.-G, München, Herrenstraße 10.

---

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt.

Wasserumschlagstarife. Die Vorarbeiten zur Schaffung von Wasserumschlagstarifen wurden in allen Stromgebieten zwischen den Reichsbahndirektionen und den verschiedenen Binnenschiffahrts-Organisationen neu aufgenommen und haben in gewisser Beziehung schon ein Ergebnis gezeitigt. So hat die bisherige Frachtvergünstigung für Grubenholz neuerdings eine Erweiterung erfahren insofern, als nunmehr Grubenholz nicht nur, wie bisher, beim Versand unmittelbar an Kohlen- oder Erzgruben, sondern auch beim Transport an Wasserumschlagsstationen zwecks Weiterleitung auf dem Wasserwege nach Klasse E tarifiert.

Umsatzsteuer für Leistungen auf der Elbe. Auf Grund des Art. 14 der Elbeschiffahrtsakte vom 22. März 1923 dürfen „außer Zöllen, Orts- und Verbrauchsabgaben, sowie den in dem Uebereinkommen vorgesehenen Abgaben keine Abgaben, Steuern, Gebühren oder Gefälle irgendwelcher Art erhoben werden, welche die Schiffahrt unmittelbar treffen würden.“ Da die tschechoslowakische Regierung auf Grund dieses Artikels ab 1. 1. 1924 die Umsatzsteuer für Leistungen auf der Elbe aufgehoben hat, wurde vom Reichsausschuß mit allem Nachdruck die Aufhebung der Umsatzsteuer auch in Deutschland verlangt. Die diesbezüglichen Verhandlungen mit dem Reichsfinanzministerium dauern noch an.

Kleiner Ausschuß im Reichswirtschaftsministerium. Der Reichsausschuß wurde vom Reichswirtschaftsministerium aufgefordert, in den zur Beratung des interalliierten Sachverständigengutachtens geschaffenen „Kleinen Ausschuß“ im Reichswirtschaftsministerium einen Vertreter und einen Stellvertreter zu entsenden. Eine Benennung von Vertretern ist noch nicht erfolgt.

Gesetzliches Liegegeld. § 32 B.S.G. Auf den Einspruch des Reichsausschusses gegen die Anordnung des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg und von Berlin vom 22. 2. 24 (s. Z. f. B. Jahrg. 1924, Seite 70) sind mit Wirkung vom 8. April 1924 die in § 32 des B.S.G. festgesetzten Liegegeldsätze in Goldmarkbeträgen zu entrichten. Für die Umrechnung des für das Liegegeld festgesetzten Goldmarkbetrages in Papiermark ist der Geldumrechnungssatz maßgebend, der an dem dem Liegetage vorangegangenen Tage gültig gewesen ist.

---

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Rhein.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg.

Nachrichtendienst. Die literarische Abteilung des Vereins, der Rhein-Verlag, hat auf Anregung aus Mitgliederkreisen ihren Nachrichtendienst, der seit Anfang 1923 eingestellt war, wieder aufgenommen. Er soll dazu dienen, bei der Verwaltung des Vereins einlaufende, für Schiffahrts- und Hafenbetriebe wichtige Be-

kanntmachungen, Verordnungen und dergl. unverzüglich in der von den Firmen gewünschten Anzahl von Exemplaren gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen. Bei der Unregelmäßigkeit des für den Nachrichtendienst einlaufenden Materials werden die Kosten vierteljährlich nachträglich berechnet. Wir empfehlen unseren Mitgliedern, von der Einrichtung regen Gebrauch zu machen und bitten, bei Bestellungen den Bedarf

a) von Nachrichtendiensten mit Mitteilungen nur für die Firma und Zweigniederlassungen,
b) von Nachrichtendiensten mit Veröffentlichungen von Nachrichten und Bekanntmachungen, die auch für Schiffer und Kapitäne in Betracht kommen,

bei der literarischen Abteilung, der „Rhein"-Verlags-G. m. b. H., Dusburg, aufzugeben.

Manifestkontrolle. Der deutsche Delegierte bei der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission in Köln teilt uns folgende Note der C. I. N. C., französische Mssion, vom 19. April d. J. mit:

„Ich beehre mich Ihnen mitzuteilen, daß in Anbetracht des Bestrebens, die Kontrollformalitäten der C. I. N. C. zu vereinfachen und zu vereinheitlichen, folgende Maßnahmen in der französischen Zone sofort in Kraft treten:

1. Keinerlei Visa wird auf den Manifesten angebracht werden, weder vor der Abfahrt, noch unterwegs, noch bei der Ankunft der Schiffe.
2. Bei Uebergabe der Manifestabschrift gemäß den Vorschriften der Verordnung 37 der H. I. A. R. C. wird eine Empfangsbescheinigung ausgehändigt werden, die in den drei Zonen einheitlich ist. Das Vorzeigen dieser Empfangsbescheinigung bei den Kontrollbooten setzt den Schiffer in die Lage, die Abgabe seiner Manifestabschrift zu beweisen und gibt ihm die Sicherheit, daß er seine Reise ohne weitere Formalität fortsetzen kann.
3. Wenn der Schiffer seine Ladung in einem von einem Kontrollposten entfernten Hafen eingenommen hat, so steht es ihm frei, seine Manifestabschrift dem ersten Kontrollboot der C. I. N. C., von dem er angelaufen wird, gegen Empfangsbescheinigung abzugeben, anstatt die Manifestabschrift zum Posten der C. I. N. C. zu bringen.
4. Die Schiffe, welche ihre Manifestabschrift nicht vor der Abfahrt abgegeben haben und keine Empfangsbescheinigung an Bord haben, müssen den Kontrollbooten, von denen sie angelaufen werden, ihr Originalmanifest vorzeigen, um der C. I. N. C. zu gestatten, sich zu vergewissern, daß sie keinen unerlaubten Transport ausführen.

Die obigen Maßnahmen bezwecken lediglich, den Schiffern jede Verzögerung ihrer Reise zu vermeiden. Sie entheben die Schiffer jedoch in keiner Weise der Verpflichtung der Abgabe einer Abschrift ihres Manifestes vor oder nach der Abfahrt an die C. I. N. C., wie es die Verordnung 37 vorschreibt.

Jede freiwillige Nichtbefolgung dieser Formalität würde sicherlich vor der Beendigung der Reise festgestellt werden und den Verdacht der Beförderung von Kriegskonterbande auf den Schiffer lenken, abgesehen von der gerichtlichen Belangung wegen eines Verstoßes gegen eine Verordnung der H. I. A. R. C., der sich der Schiffer aussetzen würde. Es liegt außerdem in beiderseitigem Interesse, die Manifestabschrift stets, wenn es möglich ist, vor der Abfahrt eines Schiffes abzugeben.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie die obigen Vorschriften den Interessenten zur Kenntnis bringen würden."

Der Deutsche Delegierte hat weiter dazu mitgeteilt, daß die belgische Mission sich der Note der französischen Mission voll und ganz anschließe.

In der britisch-besetzten Zone bleibt es bei dem bisherigen System, wonach die Manifestabschriften auf der Fahrt dem ersten längsseits kommenden britischen Kontrollboot der C. I. N. C. (talwärts von Köln in Langel/Hitdorf, bergwärts in Sürth) abzugeben sind, wogegen das Kontrollboot eine Empfangsbescheinigung aushändigt.

Wir empfehlen unsern Mitgliedern, hinsichtlich der Manifeste nunmher ständig folgendermaßen zu verfahren:

1. Das Manifest wird möglichst vor Abgang des Schiffes bezw. in Fällen, in denen Verzögerungen in der Aufnahme der Fahrt hierdurch eintreten würden, sofort nach Abgang durch einen Beauftragten der Firma — es braucht nicht der Schiffer selbst zu sein — bei dem zuständigen Centre de contrôle abgegeben, und zwar in der gleichen Ausfertigung wie das Manifest, das an Bord bleibt.
2. Die Aushändigung und Entgegennahme einer Empfangsbescheinigung hierüber ist nicht vorgeschrieben, würde auch nur zu Verzögerungen in der Aufnahme der Fahrt führen. Wir empfehlen, von diesem System, das die C. I. N. C. ausdrücklich mit Rücksicht auf die Rheinakte nicht vorschreibt, sondern nur empfiehlt, keinen Gebrauch zu machen.
3. Mit dem Löschen ist nicht zu warten, bis das Manifest bei dem Centre de contrôle des Bestimmungshafens — nicht zu verwechseln mit der Zollbehörde — abgegeben ist, da eine derartige Vorschrift nicht besteht.
   Damit ist das Manifestwesen wiederum klar in Uebereinstimmung mit der Rheinakte geregelt. Da die Schiffer vielfach noch aus Gewohnheit anders verfahren bitten wir dringend, Ihr Personal hierüber genau zu unterrichten.
4. Störungen infolge der von uns empfohlenen Handhabung der Manifeste bitten wir unter genauer Angabe des Tatbestandes uns jeweils umgehend zu melden.

Führung der preußischen Flagge. Nach Artikel 2 Absatz 3 der Rheinakte sind die Rheinschiffe zur Führung der Flagge des Rheinuferstaates, dem sie angehören, berechtigt. Durch Kontrollposten der C. I. N. C. wurden in einzelnen Fällen Schiffe, die die preußische Flagge führten, angehalten und ihnen das Hissen der Flagge verboten. Der Verein hat sich darauf an den deutschen Delegierten bei der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission mit einer Darlegung der Rechtslage auf Grund der Rheinakte gewandt, der dem Verein auf sein Schreiben folgendes mitteilt:

„Ich bitte davon Kenntnis nehmen zu wollen, daß gemäß Rücksprache mit dem Chef der belgischen Mission der C. I. N. C. sämtliche belgische Kontrollposten die Anweisung erhalten haben, die Führung der preußischen Flagge wie die der übrigen Rheinuferstaaten nicht zu behindern.

Sollten sich trotz allem derartige Vorfälle wiederholen, so bitte ich, mich davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

Die bisherigen Vorfälle sind auf ein Mißverständnis zurückzuführen, da die den Posten bekannt gegebene Flaggentafel des Deutschen Reiches die preußische, bayerische, hessische oder badische Flagge nicht enthält."

Herabsetzung der Abgaben auf dem Rhein-Herne-Kanal. Im Anschluß an die Mitteilung in Nr. 4, 1924 dieser Zeitschrift teilen wir mit, daß nunmehr die in Aussicht gestellte Herabsetzung der Gebühren auf dem Rhein-Herne-Kanal in Kraft getreten ist. Die Bemühungen des Vereins sind demnach erfolgreich gewesen. Der Wortlaut des Tarifnachtrages, durch den die Ermäßigungen eingeführt worden sind, findet sich auf Seite 122 dieser Nummer.

Neue Mitglieder. In der Vorstands- und Ausschußsitzung des Vereins vom 23. April d. J. sind folgende Firmen endgültig als Mitglied in den Verein aufgenommen worden:

Bergwerksgesellschaft „Hibernia“, Herne i. Westf.

Farbwerke vorm. Meister, Lucius & Brüning, Höchst a. Main.

„Glückauf“, Gesellschaft für Rhein- und Kanal-Transporte m. b. H., Duisburg-Ruhrort.

Gernsheimer Hafenbetriebsgesellschaft, Gernsheim a. Rhein.

Gewerkschaft „Ewald“, Herten i. Westf.

Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks „Friedrich der Große“, Herne i. Westf.

Gewerkschaft des konsolidierten Steinkohlenbergwerks Minister Achenbach, Brambauer, Kreis Dortmund.

Motorenfabrik Deutz A.-G., Köln-Deutz.

N. V. Reederij en Handels-Maatschappij „Duro“, Rotterdam.

Page, Gebr., Schleppschiffahrt, Mannheim.

Pfälz. Bad. Dampfbaggerei Karl Kief, G. m. b. H., Ludwigshafen.

Rheinische Transportges. m. b. H., Hannover.

Rhenser Mineralbrunnen Fritz Meyer & Co. A.-G., Duisburg.

Salzwerk Heilbronn, Heilbronn a. Neckar.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar, Heilbronn a. Neck.

Teutoburger Schiffahrtsges. m. b. H., Dbg.-Ruhrort.

Verwaltung d. Kreis Moerser Schleppschiffahrt, Moers.

Wagner, Baltasar, Mainz-Kastel.

Westdeutsche Schiffahrts-A.-G., Düsseldorf.

Allgemeiner Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt, Duisburg.

Tarifverhandlungen in der Rheinschiffahrt. Die Verhandlungen über den Abschluß eines neuen Rahmentarifvertrags für das Schiffspersonal in der Rheinschiffahrt, die sich bereits seit Monaten ergebnislos hinzogen, sind nunmehr nach 6tägigen Verhandlungen im Reichsarbeitsministerium durch Schiedsspruch zu einem gewissen Abschluß gebracht worden. Der Schiedsspruch, der gegen die Stimmen der Arbeitgeber gefällt worden ist, sieht eine Nachtruhe von 12 Stunden in den Monaten November bis Februar und 10 Stunden in den Monaten März bis Oktober vor. Durch besonderes Mehrarbeitsabkommen kann die Nachtruhe in 3 bis 4 Tagen in der Woche weiter gegen Vergütung von 20% des Tagelohns um eine Stunde verkürzt werden. Die Arbeitszeit beim Laden und Löschen kann ohne Extravergütung bis auf 10 Stunden ausgedehnt werden. Der Normalwochenlohn des Matrosen mit über 4jähriger Berufstätikeit beträgt 30 Goldmark. Die Löhne der übrigen Gruppen staffeln sich bei den Steuerleuten bis auf 135 % dieses Satzes.

Für die Kapitäne, Schiffsführer und 1. Maschinisten ist ein besonderer Tarifvertrag abzuschließen. Die vorgesehenen Monatsgehälter betragen bei Schiffsführern 200 bis 220 Goldmark, bei Kapitänen und 1. Maschinisten 240 Goldmark. Die übrigen Bestimmungen des Schiedsspruchs führen einen erheblichen Teil der Nebenvergütungen und sonstigen Bestimmungen des früheren Tarifvertrages wieder ein.

Angesichts der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Rheinschiffahrt ist dieser Schiedsspruch von Arbeitgeberseite abgelehnt worden.

Ueber die weitere Entwicklung werden wir berichten.

Märkische Wasserstraßen.

Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Vorlegung des Ladungsverzeichnisses. Die Regierung in Potsdam beabsichtigt, die Fristen zur Vorlage des Ladungsverzeichnisses zu kürzen. Der Verband hat dagegen Stellung genommen, da die bisher zulässige Zeit von 14 Tagen schon nicht immer eingehalten werden konnte. Es steht zu erwarten, daß die Regierung dem wohlbegründeten Antrag des Verbandes stattgeben wird.

Sperre der Südhalle des Packhofes in Berlin für den Wasserstraßenverkehr. Das Landesfinanzamt Berlin hat mit Wirkung vom 5. Mai 1924 die Sperre der Südhalle für die auf dem Wasserwege eintreffenden Zollgüter ausgesprochen und die Interessenten auf den Westhafen verwiesen. Gegen diese Maßnahme hat der Verband aus verschiedenen Gründen Stellung genommen, da die Verlader mit einer derartigen Regelung nicht einverstanden sind und zum Teil schon dazu übergingen, anstelle der Verfrachtung zu Schiff den Eisenbahnweg zu benutzen.

Gebühren für Lagerung auf den früher städtischen Ladestraßen Berlins. Die langwierigen und schwierigen Verhandlungen in obiger Angelegenheit mit der Ladestraßen-G. m. b. H. unter Vorsitz des Polizeipräsidiums sind zum Abschluß gekommen, und zwar wurde ein Teil der Ladestraßen, die für den Umschlagsverkehr nicht in Frage kommen, dem öffentlichen Verkehre entzogen und der Ladestraßen-G. m. b. H. für langfristige Lagerung zur Verfügung gestellt. Eine Gebühr für vorübergehendes Absetzen und kurzfristige Lagerung wurde abgelehnt. Jedoch bekam die Ladestraßen-G. m. b. H. das Recht zuerkannt, um eine Verstopfung der Ladestraßen zu verhüten, für Güter, die länger als die im B.S.G. ausgesprochenen „Liegezeiten für Schiffe“ an den Ladestraßen lagern, eine Gebühr von 0,5 Pfg. für 100 kg je Tag zu erheben.

Schleusenbetriebszeiten in Niederfinow und Lehnitz. Versuchsweise ist die Betriebszeit am Schleusenabstieg in Niederfinow bis auf weiteres an Werktagen auf die Zeit von 5 Uhr vormittags bis 9 Uhr nachmittags verlängert worden. Die Betriebszeit an Sonntagen bleibt unverändert (von 3 bis 6 Uhr nachmittags).

Um einen beschleunigten Kahnumlauf herbeizuführen und Kahnansammlungen an der Schleuse Lehnitz zu verhindern, hat der Verband den Antrag auf Erweiterung der dortigen Schleusenbetriebszeit (von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends) gestellt.

Oder.

Brandenburgischer Oderverein, Frankfurt a. O.

Ausschußsitzung. Am 26. April 1924 fand in Fürstenberg a. O. eine Ausschußsitzung des Brandenburgischen Odervereins statt, die sich mit der Beratung verschiedener aktueller Wirtschaftsfragen des Odergebietes befaßte.

Nachdem der Vorsitzende des Vereins, Oberbürgermeister Dr. Trautmann aus Frankfurt a. O., über die eindrucksvolle Kundgebung im Preuß. Landtag am 19. 3. d. J. zugunsten der Oderbruchbewohner berichtet hatte, erbat der Vorsitzende der Criewener Wassergenossenschaft, Rittergutsbesitzer von Kolmar die Hilfe des Brandenburgischen Odervereins auch für die unterhalb des eigentlichen Oderbruches gelegenen Gebiete.

Im Mittelpunkt des Interesses stand die Frage der Besserung der Vorflut und Entwässerung im Warthe-

und Netzebruch, sowie die Sicherstellung der Verbindung zwischen Oder und Spree. Was letztere Frage anbelangt. so wies Direktor Walter von der Berlin-Fürstenberger Schleppvereinigung in seinem Referat auf die völlige Unzulänglichkeit der vor 20 Jahren erbauten Kammerschleusen des Oder-Spreekanals hin und forderte vom Reichsverkehrsministerium möglichst schleunige Fertigstellung der neuen Schachtschleuse.

Im Anschluß daran erläuterte Bürgermeister Pritzsche-Fürstenberg die von der Stadt aufgestellten großzügigen Pläne für industrielle Hafen- und Geländeanlagen.

Mit einer kurzen geschäftlichen Sitzung, bei der vor allem über den ohne Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse vorgenommenen Abbau der Reichswasserschutzwachen im Odergebiet lebhafte Klage geführt wurde, erreichte die Sitzung ihr Ende.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 15. Mai. Bei vollschiffigem Oderwasserstand vollzog sich der Schiffahrtsverkehr im Anfang des Monats Mai ohne Störung. Dann ist der Kohlenumschlag in Cosel-Hafen unter der Auswirkung des Streiks an den deutsch-oberschlesischen Gruben gegen die Vorwoche erheblich zurückgegangen. Es sind nur 53 700 t Kohlen verkippt worden; gekrant wurden in Cosel-Hafen 26 200 t Erze. Die Ranserner Schleuse passierten: zu Berg 38 Dampfer, 89 beladene Kähne und 85 leere Kähne, zu Tal 37 Dampfer, 393 beladene Kähne. In Stettin sind wieder größere Erzeingänge zu verzeichnen. In Hamburg ist der Kahnraum stark vergriffen, zumal auch Räume für Lagerung zu hohen Mieten begehrt werden. Die Kahnmieten haben infolgedessen sehr angezogen, was allerdings für den Verkehr nach der Oder nicht besonders ins Gewicht fällt, weil das Geschäft nach Schlesien immer noch ziemlich ruhig ist.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 15. Mai. Infolge der allgemeinen Geldknappheit waren die Verlader weniger in der Lage, ganze Kahnladungen zu beziehen. Der Schiffahrtsverkehr ließ daher in der Berichtszeit recht sehr zu wünschen übrig. Wenn auch der Verkehr in den einzelnen Verkehrsbeziehungen nach Berlin noch als mittelmäßig angesprochen werden kann, so liegt doch das Geschäft bei stark gedrückten Frachten von Berlin recht still. Die Baumaterialienschiffahrt wurde durch den schon seit Wochen bestehenden Streik der Bauarbeiter in der Provinz Brandenburg stark in Mitleidenschaft gezogen. Nach Beilegung dieses Streiks, die zu erwarten steht, wird infolge einsetzender Bautätigkeit eine Belebung der Baumaterialienschiffahrt erwartet.

Elbe.

Magdeburg, 15. Mai. Das Ende März 1924 eingetretene Hochwasser hat, wie vorauszusehen war, auch im ersten Drittel des Monats April Störungen in der Abschleppung der beladenen Elbeschiffe von Hamburg bergwärts zur Folge gehabt. Der vom 4. bis 11. April andauernde Streik der Güterbodenarbeiter in Hamburg/Altona ist für die Elbeschiffahrt nicht wesentlich in die Erscheinung getreten und hat eine wesentliche Zunahme der Elbetransporte nicht gezeigt. Die auf Entlöschung in Hamburg wartenden Seedampfer hatten sich infolge des Streikes der Hamburger Hafenarbeiter im Monat März angesammelt und sind die Hamburger Ewerführer nach Belegung der Hamburger Schutenräume auch dazu übergegangen, Güter, die für Schuten und für die Kaischuppen bestimmt waren, vorübergehend in Privatschiffe zu werfen. Die Folge war, daß die Anteilfrachten Hamburg/Böhmen, die am 28. 3. 15 Pfg. ausmachten, am 31. 3. 30 Pfg., am 1. 4. 25 Pfg., vom 2. bis 8. 4. 30 Pfennig, vom 9. bis 12. 4. 25 Pfg. und am 13. 4. 20 Pfg. betrugen. Etwa Mitte April besserte sich die Lage bezüglich des leeren Raumes. Die zur vorübergehenden Lagerung der Hamburger Güter bereitgestellten Privatelbeschiffe wurden teilweise leer und für den Markt frei, sodaß sich die Anteilfrachten, zu welchen die Kosten des Schleppens noch hinzukommen, von Hamburg/Böhmen am 14. 4. auf 18 Pfg., am 16. auf 14 Pfg. senkten. Am 23. wurden von den Privatschiffern Anteilfrachten von 15 Pfennig Hamburg/Böhmen verlangt. Die Flußfrachten bewegten sich demgemäß. Das Güterangebot war durchweg schwach; es kamen an Massengütern vorwiegend Mehl, Getreide, Phosphat, Roheisen, Hölzer, Wolle, Kupfer und Kies zur Verladung. Stückgüter gelangten nur in geringem Ausmaße zur Andienung. Die Bahnverladungen ab Hamburg waren nach den gemachten Beobachtungen sehr umfangreich; dies dürfte seinen Grund in den niedrigen Bahnfrachten haben.

An der Mittelelbe waren lediglich die Steinsalzverschiffungen berg- und talwärts lebhafter, während das übrige Geschäft, namentlich Stückgut und Import, sehr ruhig lagen. Der Kahnraum für die Steinsalzverladungen mußte z. T. leer von Hamburg heraufgeschleppt werden, da die Importverladungen ziemlich schwach waren. An der Oberelbe verursachte das Hochwasser Betriebserschwerungen bis etwa gegen den 10. April. Nachdem dasselbe langsam zurückging, setzten die Verladungen unverzüglich ein. Kahnraum war in den ersten Tagen wenig vorhanden und mußte in den meisten Fällen auf die Leerstellung der besonders stark angesammelten Importkähne gewartet werden. Die Schiffahrtsgesellschaften haben aber diesem Uebelstande durch Heranbringung von leeren Kähnen Abhilfe geschaffen, wodurch die einlangenden Güter auch den hierzu benötigten Raum vorfanden. Die Schiffahrt wurde am 10. April d. J. offiziell eröffnet und ist auf der ganzen Elbe und Moldau in vollem Gange; die Moldauwehre wurden am 14. 4. wieder teilweise aufgestellt. Die Personenschiffahrt ist von der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffahrt ebenfalls am 10. 4. eröffnet worden. Der Importverkehr war im Anfang ziemlich lebhaft, da die unterwegs überwinterten Fahrzeuge herangebracht und die Entlöschungen durch das Hochwasser behindert wurden. Unter den eingeführten Waren sind besonders zu erwähnen: Salz, Schwefelkies, Phosphat, Getreide, Oelfrüchte, Petroleum, Salpeter, Mehl und Stückgüter. Der Export erstreckte sich in der Hauptsache auf Zucker aller Art, Holz, Glas, Ton und Tonwaren, Zellulose, chemische Güter, sowie Stückgüter. Die Kohlenverladungen sind im Berichtsmonat etwas lebhafter gewesen, da mehr Aufträge als vor der Einstellung für die Industrie vorlagen. Ebenso sind von den Schiffahrtsgesellschaften wiederum große Quantitäten Bunkerkohlen zur Verschiffung gelangt. Der Wasserstand hat sich während des ganzen Monats April vollschiffig gehalten, sodaß die Ladefähigkeit jedes einzelnen Fahrzeuges voll ausgenutzt werden konnte.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 5. Mai. (Aprilbericht.) Der Verkehr Dortmund—Emden gestaltete sich im April äußerst lebhaft. Zu Tal wurden große Mengen Kohlen nach Emden, deutschen Nord- und Ostseestationen und geringere Men-

gen Exportkohle verfrachtet. Die Erzverfrachtung Emden—Dortmund war gleichfalls bedeutend, sodaß die Umschlagseinrichtungen der Häfen voll beschäftigt waren. Der Kahnraum wurde im Dortmund-Ems-Verkehr gut ausgenutzt. Im Hafen Emden sind im Monat April angekommen: 17 Dampfer mit rund 95 000 t Erz, 19 500 t Getreide, geringere Menge Eisenschrot, Mehl, Zucker und Oel von Hamburg und englische Kohle. Ausgehend wurden rund 45 000 t Kohlen verladen.

Der Verkehr in der Schleuse Münster gestaltete sich im April wie folgt: Es fuhren zu Berg 114 Schleppzüge mit 122 leeren und 222 beladenen Kähnen und einer Gesamttonnage von 94 399 t. Zu Tag fuhren 121 Schleppzüge mit 11 leeren und 289 beladenen Kähnen und einer Gesamtonnage von 160 436 t.

Im Rhein-Herne-Kanal hat der Verkehr nach Osten den Stand vor der Besetzung des Ruhrgebiets bei weitem noch nicht wieder erreicht. An Schleuse VII kann der Verkehr mit einer Schleuse gut bewältigt werden. Während der Kohlentransport nach Emden auch von Rhein-Herne-Kanalstationen sich wieder belebt hat, läßt der Kohlentranport nach Hannover und den Nahstationen des besetzten Gebiets noch viel zu wünschen übrig. Nach Westen wurde hauptsächlich Papierholz und Erz von Emden sowie Grubenholz, Salz und Zucker von Hannover gefahren. Da während des größten Teils des Monats der Rhein- und Hollandverkehr sehr lebhaft war, wurde ein Teil des Kahnraums, der sonst auf dem Kanal verkehrte, auf dem Rhein verwandt, sodaß besonders in der ersten Hälfte des Monats Kahnraummangel bestand. Gegen Ende des Monats flaute der Verkehr noch mehr ab. Für die Wiederaufnahme eines regen Verkehrs nach Osten ist eine weitere Herabsetzung der immer noch sehr hohen Kanalabgaben und Schlepplöhne und die Aufhebung der Zollgrenze zwischen besetztem und unbesetztem Gebiet Vorbedingung.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M. (Verkehrsbericht für April 1924.) Die durch den Ablauf der Micum-Verträge hervorgerufenen unsicheren Verhältnisse haben den Schiffsverkehr im April stark beeinträchtigt. Ganz besonders hat sich dies beim Massengutverkehr (Kohlen) bemerkbar gemacht. Infolgedessen waren die Kräne im Osthafen nur teilweise beschäftigt. Der Stückgutverkehr hat eine kleine Besserung erfahren. Bemerkenswert ist die Ankunft zahlreicher Auslandsgüterdampfer mit Wein, Getreide, Mehl. Die Stückgutkräne im Westhafen erfuhren eine ziemlich gute Tätigkeit. Für Transitlager hat sich infolge der herrschenden Geldknappheit ein Lagerbedürfnis geltend gemacht. Die Getreideelevatoren waren gut beschäftigt. Die Wasserverhältnisse waren günstig. Der Schiffsverkehr hat sich wie folgt gestaltet: Ankunft: 195 Fahrzeuge mit 77 642 t Ladung. Abgang: 70 Fahrzeuge mit 21 392 t Ladung. Zusammen 265 Fahrzeuge mit 99 034 t Ladung.

Verkehrsbericht in Aschaffenburg Neuer Hafen vom 10. 4.—9. 5. 1924.

Vom und zum Rhein				Vom und zum Rhein			
Zufuhr zu Berg		Abfuhr zu Tal		Abfuhr zu Berg		Zufuhr zu Tal	
t	Zahl der Schiffe	t	Zahl der Schiffe	t	Zahl der Schiffe	t	Zahl der Schiffe
69 049	124	11 829	108	447	7	378	5

Regensburg, 13. Mai. Im April sind in Regensburg auf der Donau 11 400,9 t Güter angekommen u. 16 000,01 t abgegangen. Anfangs Mai mußte die Donauschiffahrt wegen Hochwassers kurze Zeit eingestellt werden. Der Wasserstand ist immer noch sehr gut und können deshalb die Schiffe voll abgeladen werden. Auf dem Donau-Main-Kanal ist infolge Einsturzes einer Schleusenmauer an der Schleuse 17 bei Ottmaring eine Unterbrechung des Schiffsverkehrs eingetreten. Man rechnet damit, daß der Schaden bis 20. Mai behoben sein wird.

Rhein.

Kehl, 14. Mai. Der Verkehr in den Kehler Häfen war während des April sehr gut. Der Grund hierzu war der Streik der Hafenarbeiter in Straßburg. Es wurden deswegen sämtliche Schiffe, soweit es angängig war, anstatt nach Straßburg, nach Kehl beordert. Es wurden sogar Kähne, die schon in Straßburg eingelaufen waren, wieder zurück nach Kehl geschleppt. Auch der Umschlag der Reparationskohlen für Italien hat wesentlich zum erhöhten Verkehr beigetragen. Zur Verladung zu Tal kamen Schwefelkiesabbrände und Stückgut. Die Nachfrage nach Leerraum war schwach. Der Verkehr nach Basel, begünstigt durch den hohen Wasserstand, steht in voller Blüte. Leider ist der Wasserstand zurzeit so hoch, daß die von Basel kommenden Schiffe nicht mehr mehr unter der Kehler Brücke durchkommen können.

Straßburg, 14. Mai. Während des April ruhte der Verkehr in den Straßburger Häfen vollständig. Anfang Mai legte sich der Streik allmählich, und die städtischen Lagerhallen nahmen als erste den Betrieb wieder auf. Die Streikenden haben nicht alles erreicht, was sie verlangten. Die Forderungen waren groß und der Streik, der vier Wochen andauerte, war zäh, verlief jedoch ohne Zwischenfall. Die meisten Kähne wurden nach Kehl beordert und so weit dieselben schon angekommen waren, wieder nach Kehl zurück geschleppt. Der der Firma Rhin-Rhône gehörige Brückenkran kam während eines heftigen Sturms ins Rollen und lief am Ende des Lagers gegen ein Fabrikgebäude. Durch den Anprall knackten die Träger der Brücke ein, und der Kran stürzte herunter in die Fabrik, deren Dach vollständig zertrümmert ist. Der aufgenommene Schaden ist auf eine Million Francs eingeschätzt.

Mannheim, 15. Mai. Durch die starken Niederschläge und durch die Schneeschmelze im Gebirge führten der Rhein und der Neckar seit Anfang dieses Monats Hochwasser. Weite Strecken sind überflutet; der dadurch entstandene Schaden läßt sich heute noch nicht übersehen. So stieg das Wasser in Hüningen vom 1. auf den 3. Mai von 2,37 m auf 3,97 m und hatte am 4. Mai den Höchststand von 7,23 m in Maxau erreicht, von da an geht es langsam wieder zurück. Durch das schnelle Anwachsen war die Schiffahrt nach dem Oberrhein sehr behindert; so konnte die Schiffbrücke in Germersheim und Maxau vom 3. bis 5. Mai, da der Pegelstand in Maxau über 7 m anzeigte, nicht geöffnet werden und mußten die Berg- sowie Talboote zwei Tage lang vor den Brücken liegen bleiben. Zurzeit ist vom Oberrhein wieder Fallen gemeldet; heute zeigt der Pegel in Hüningen 3,10 m an, sodaß die Schiffahrt wieder ihren normalen Verlauf nehmen und die Boote ohne Aufenthalt nach Kehl bezw. Straßburg fahren können. Auch ist die Schiffahrt von Straßburg nach Basel infolge des günstigen Wasserstandes sehr lebhaft. An Schlepplöhnen werden zurzeit notiert: nach Kehl-Straßburg 1.20—1.30 Mk. pro Tonne, nach Karlsruhe 0.60—0.70 Mk. In den hiesigen, sowie Ludwigshafener Hafen-Umschlagsstellen liegen zurzeit verschiedene Betriebe still. Auch im Gebirge hat das schnelle Anwachsen des Wassers auf die Schiffahrt sehr hemmend gewirkt. Hier mußten Boote längere Zeit vor Hochwasser mit ihrem Bergzug still liegen. Dadurch kam es,

daß sehr wenig Boote hier ankamen und viele Schiffe längere Zeit auf Talschleppgelegenheit warten mußten. Die Talschlepplöhne stehen noch unverändert. Durch den Bergarbeiterstreik wird auch die ganze Schiffahrt sehr in Mitleidenschaft gezogen, da keine Schiffe gemietet werden und viele untätig liegen. An Tagesmiete wird notiert: 2½ Cent für Rheinschiffe und 3 Cent für Kanalschiffe. Die Neckarschiffahrt ist zurzeit in vollem Gange.

Mainz, 15. Mai. Der Schiffsverkehr auf dem kanalisierten Main ist noch ein sehr reger. Die Hauptanfuhren bestehen in Ruhrkohlen, Braunkohlenbriketts, Eisen und Schwefelkies. Zu Tal wurden viele Abbrände, Holz, Oxyd, Eisenerze und Quarzitsteine zur Verladung gebracht. Der Main besitzt noch eine starke Strömung. Die Wehre sind zum Teil noch niedergelegt. Amtliche Fahrwassertiefe durch die Kostheimer Schleuse 2.30 m. — Wetter zeitweise aufheiternd mit abwechselnden Regenfällen, Südwestwinde. Das Wasser ist hier langsam im Fallen begriffen. An dem hiesigen Brückenpegel verzeichnete man einen Rückgang auf 3.31 m. Lohr verzeichnete einen Stand von 3.20 m. Von den oberrheinischen Stationen meldet man erneut Wasserzuwachs. — Die Flößerei konnte noch nicht wieder aufgenommen werden, da der Rheinwasserstand noch zu hoch ist. — Der Schiffsverkehr in den hiesigen und Gustavsburger Häfen ist noch ein sehr ruhiger, zumal bei dem günstigen Wasserstand keine Leichterungen erforderlich sind. Der Hafenarbeiterstreik hält hier noch an. Die Waggongestellung ist ausreichend. Die meisten Umschlagseinrichtungen, insbesondere diejenigen der Regie, stehen außer Betrieb. Die Hauptankünfte bestehen in Brennstoffen, die Abfuhr in Alteisen und Konstruktionsteilen. Bei dem hohen Wasserstand bleiben die Bergboote alle sehr lange auf Weg. Schleppkraft ist daher gesuchter. Die Talschlepplöhne zogen teilweise, insbesondere für beladene Schffe, etwas an. Für leere Schiffe zahlt man im allgemeinen den Normaltarif. Die Schlepplöhne auf dem Main sind um 75% gestiegen; man notiert am 9. Mai folgende Schlepplöhne ab Mainz nach Rüsselsheim und Flörsheim M. 0.175, Raunheim und Okriftel M. 0.21, Sindlingen und Höchst M. 0.245, Griesheim M. 0.28, Frankfurt-Westhafen M. 0.315, Frankfurt-Osthafen Mk. 0.35, Frankfurt-Oberhafen und Offenbach-Hafen M. 0.385, Offenbach-Oehlerwerke und Bürgel M. 0.42, Mainkur Mk. 0.455, Mühlhem M. 0.525, Hanau M. 0.56, Steinheim und Auheim M. 0.595, Krotzenburg M. 0.665, Seligenstadt und Dettingen Fabrik M 0.70, Stockstadt und Aschaffenburg Mk. 0.79. Der Preis für Bunkerkohlen stellt sich auf 34 M. pro Tonne frei Boot. Der Obermainverkehr ist bei dem günstigen Wasserstand noch ein sehr reger. — Infolge des Bergarbeiterstreiks im Ruhrgebiet bietet man zurzeit viel Leerraum an, was zur Folge hatte, daß die Schiffsfrachten und Mieten zurückgegangen sind. Schwergut nach dem Mittelrhein verfrachtete man bereits zu 60 bis 70 Cts. per t. Viele Ladestellen stehen noch unter Wasser. — Der Verkehr nach Holland ist gering. Die Personenschiffahrt ist wieder aufgenommen.

Köln, 15. Mai. Der im Laufe des Monats März erwartete weitere Rückgang in der gesamten Verkehrslage ist während des Monats April eingetreten. Die Ziffern im Massengutumschlag sind noch weiter zurückgegangen, auch der Stückgutverkehr hat ganz erheblich nachgelassen. Ganz besonders leidet der erst seit kurzem wieder aufgenommene Rheinseedienst unter der zwangsweisen Zollabfertigung vor Eintritt in die Kölner Zone. Ganz abgesehen von dem Abwandern des mit dem Seedienst in Verbindung stehenden Oberrheinbergverkehrs von Köln nach unterhalb gelegenen Häfen kann der auf äußerste Zeitersparnis zugeschnittene Fahrplan der Dampfer nie eingehalten werden. Mit Beginn des Monats Mai hat sich der Verkehr etwas belebt, und zwar sowohl im Massengut als auch im Stückgüterumschlag. Es gelangten in der Hauptsache Kohlen, Koks, Bauxit, Eisen, Braunkohle und Kleinschlag zum Umschlag. Auf Grund des kürzlich ausgebrochenen Bergarbeiterstreiks sind bereits größere Abschlüsse in englischer Kohle getätigt worden, sodaß mit einer Belebung des Kohlenumschlags für die nächste Zeit gerechnet werden kann.

Duisburg-Ruhrort, 15. Mai. Der Wasserstand des Rheins war in der Berichtszeit äußerst günstig. Am 10. vorigen Monats verzeichnete der Kauber Pegel einen Stand von 2,46 m. Bei mäßigen Schwankungen stieg das Wasser bis Schluß des Monats allmählich bis auf ca. 3 m. Dann setzte aber Hochwasser ein. Am 1. d. M. zeigte der Kauber Pegel einen Stand von 3,50 m, am 3. bereits 5,27 m und erreichte mit 6,10 m am 6. cr. seinen Höchststand. Heute zeigt der Kauber Pegel noch 5,82 m an. Infolge des günstigen Wasserstandes konnten daher selbst die größten zum Oberrhein fahrenden Schiffe ihre Ladefähigkeit fast durchweg voll ausnützen und auch mit wenigen Ausnahmen ungeleichtert Kehl erreichen. Der Kohlenversand zu den hiesigen Kippern hat im Vergleich zum Monat März, besonders in der ersten Aprilhälfte, etwas nachgelassen. Im Zusammenhang hiermit ging die Fertigstellung der Schiffe langsamer vor sich. In der zweiten Hälfte des Monats April setzte die Anfuhr von Kohlen etc. zwar wieder etwas lebhafter ein, erlitt jedoch durch die Feiertage naturgemäß eine Unterbrechung. In den letzten Tagen waren die Kohlenzufuhren dagegen nur sehr schwach, was auf die Schwierigkeiten im Bergbau zurückzuführen ist. Die Folge hiervon wird sein, daß der Kohlenversand zu den hiesigen Kippern gänzlich aufhören wird, wodurch die Rheinschiffahrt in der nächsten Zeit sehr stark zu leiden haben wird. — Die Schiffsmiete stand zu Beginn des Monats April trotz der günstigen Abladeмöglichkeit der Schiffe sehr hoch. Es wurde ab den Rhein- und Ruhrhäfen eine Miete von 6 Cts. je Tag und Tonne bezahlt, von den Häfen des Rhein-Herne-Kanals ½ Cts. je Tag und Tonne mehr. Nach und nach gingen die Mieten jedoch infolge der geringen Nachfrage nach Leerraum zurück. Am 17. v. M. betrug die amtliche Notierung nur noch 3¼ Cts. je Tag und Tonne. Vorübergehend machte sich allerdings wieder ein leichtes Anziehen bemerkbar, und zwar insofern, als ab den Rhein-Ruhr-Häfen nach den Oberrheinstationen eine Miete von 3¾ Cts. je Tag und Tonne verlangt und bezahlt wurde. Alsdann ging die Miete aber wieder zurück bis auf 2½—3 Cts. je Tag und t. In den ersten Tagen des Mai sind fast keine Charterungen vorgenommen worden, da das Ruhrorter Hafengebiet zum Teil auch heute noch überschwemmt ist und daher an vielen Stellen weder geladen noch gelöscht werden konnte. Eine amtliche Notierung der Schiffsmieten fand in den letzten Tagen denn auch nicht statt. — Die Kohlenverladungen nach Rotterdam waren in den vergangenen vier Wochen ziemlich lebhaft, haben jedoch im Vergleich zum Monat März an Umfang abgenommen. Dies kam auch in der Frachtgestaltung für diese Transporte zum Ausdruck. Während noch Ende März eine Fracht von fl 1,80 je Tonne bei teilweise freiem Schleppen nach Rotterdam bezahlt wurde, ging dieselbe im Laufe des Monats April langsam, aber stetig zurück. Ende April wurden nur noch fl 0,80, heute nur noch fl 0,75 bei freiem Schleppen nach Rotterdam bezahlt. — Der Schleppverkehr zum Oberrhein hat gegen den Monat März eine Aenderung nicht erfahren. Das Schleppgeschäft war nach wie vor sehr flau. Während des ganzen Monats April wurde der Schlepplohn mit ca. G.-Mk. 1,20 je Tonne, Basis Ruhrort—Mannheim, notiert. Von einem Verdienst kann hierbei nicht die Rede sein.

Rotterdam, 14. Mai. Seit einigen Wochen sind die Anfuhren nach hier nicht unbedeutend. Die Rheinfrachten

bewegten sich in ziemlicher Höhe, solange die Kohlenverladungen an der Ruhr in Gang waren, sind aber seit Beginn des Bergarbeiterstreiks zurückgegangen. Die Schlepplöhne sind aus dem gleichen Grunde zurückgegangen. Die Frachten betrugen in den letzten vier Wochen 0,60 bis 1 fl für 2000 t ausschl. Schlepplohn. Dieser bewegte sich zwischen 52½ und 80 Cts.

Bekanntmachungen.

a) Verordnungen der Zentralbehörden.

Auflösung der Kanalbaudirektion Essen. Der Reichsverkehrsminister hat am 17. April d. J. W. II 1641 folgenden Erlaß herausgegeben:

„Auf Grund des Beschlusses des Preußischen Staatsministeriums vom 4. März 1924 ist die Kanalbaudirektion Essen zum 1. April 1924 aufgelöst worden; ihre Obliegenheiten sind auf die dem Oberpräsidenten in Münster angegliederte Dortmund-Ems-Kanalverwaltung übergegangen, welche fortan die Bezeichnung „Wasserbaudirektion" führt."

XXIV. Nachtrag

zum Tarif für die Schiffahrt- und Flößereiabgaben auf den Reichswasserstraßen zwischen Elbe und Oder vom 7. Juni 1922. Vom 2. Mai 1924.

Die Ziffer IV der Anlage B des XVI. Nachtrags erhält in Spalte 1—5 folgende Fassung:

Nr.	Bezeichnung der Fahrzeuge	Abgaben an Werk u. Feiertagen innerhalb der Betriebszeit		
		Mitschleuser	Gruppenschleuser	Einzelschleuser
1	2	3	4	5
6	Fischerkähne und Fischdröbel	40	80	120
7	Sportfahrzeuge:			
	a) Jugendruderboote	--	20	40
	b) sonstige Ruderboote	20	40	80
	c) Segelboote bis 11 m Länge	40	80	120
	d) Segelboote üb. 11 m Länge	80	160	240
	e) Motorbote bis 30 St. PS.	100	200	300
	f) Motorboote üb. 30 St. PS.	200	400	600

Der Nachtrag tritt am 10. Mai in Kraft.

Tarif

für die Schiffahrtabgaben auf der Wasserstraße zwischen Stettin und See. Vom 7. Mai 1924.

Für die Benutzung der vertieften Wasserstraße zwischen Stettin und See sind zu zahlen:

a) von den über Swinemünde seewärts eingehenden und in der Richtung auf Stettin über das Haff gehenden sowie von den in umgekehrter Richtung über das Haff und Swinemünde seewärts ausgehenden Fahrzeugen für jedes cbm Nettoraumgehalt beim Ein- und Ausgange je 6 Goldpfennig;

b) von jeder Tonne zu 1000 kg der an Bord eines Fahrzeuges über 2500 cbm Nettoraumgehalt beförderten Güter 5 Goldpfennig.

Ausnahmen.

I. Fahrzeuge von 170 cbm oder weniger Nettoraumgehalt entrichten die Abgaben zu a) mit 3 Goldpf. für jedes cbm Nettoraumgehalt.

II. Fahrzeuge, welche mehr als zehnmal in einem Jahre Stettin anlaufen, bezahlen nach der zehnten Fahrt für jede weitere Fahrt die Hälfte der Gebühren zu a).

III. Für Fahrzeuge, welche im Nahverkehr, insbesondere im Bäderverkehr, beschäftigt sind, kann nach Wahl an Stelle der tarifmäßigen Abgaben für jede einzelne Fahrt eine jährliche Pauschalabfindung entrichtet werden. Diese wird festgesetzt auf Grund der eingereichten Fahrpläne unter Ermäßigung der Schiffahrtabgaben auf ⅖. Im Falle der Vermehrung der Fahrten über die bei der Festsetzung der Abfindung angenommene Zahl hinaus wird die Abfindungssumme entsprechend erhöht.

IV. Diejenigen Fahrzeuge, welche in Stettin oder einem anderen an der abgabepflichtigen Wasserstraße belegenen Orte

a) einen Teil der angebrachten Ladung löschen und mit dem Rest dieser Ladung seewärts wieder ausgehen oder

b) mit Ladung einkommen, um eine Zuladung für die Weiterreise vorzunehmen, oder

c) sowohl einkommend eine Teilladung löschen, als auch ausgehend eine solche einnehmen, haben die nach b) zu entrichtende Abgabe von der Ladung nur von den im Zwischenhafen gelöschten oder geladenen Gütermengen, nicht aber von dem unverändert bleibenden Tele ihrer Ladung zu zahlen.

V. Diejenigen auf den Werften an der unteren Oder neugebauten Fahrzeuge, welche ohne künstliche Hebung durch Prähme usw. eine tiefste Eintauchung von mehr als 5.5 m haben, zahlen an Stelle der Abgaben zu a) bei der ersten Ausreise 25 Goldpf. je cbm Nettoraumgehalt.

Befreiungen.

Befreit sind von der Abgabenerhebung:

I. Fahrzeuge, welche Swinemünde oder Stettin als Nothafen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigungen oder andere auf Erfordern nachzuweisende Unglücksfälle durch Eisgang, Sturm oder widrige Winde an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, wenn sie den Hafen seewärts mit ihrer Ladung wieder verlassen, ohne daß ein Teil der Ladung veräußert oder die Zuladung anderer Gegenstände erfolgt ist.

II. Fahrzeuge, welche zur Hilfeleistung bei gestrandeten oder in Not befindlichen Schiffen ausgehen oder davon zurückkehren, wenn sie nicht zum Löschen oder Bergen von Strandgütern verwendet werden.

III. Fahrzeuge der Reichsmarine, die unmittelbar der Landesverteidigung dienen und unter der Kriegsflagge fahren mit ihren Beibooten, sofern sie keine privaten Güter befördern, also Kriegsschiffe, Hilfskriegsschiffe, in Kriegszeiten auch Lazarettschiffe; andere Marinefahrzeuge, wie Transportschiffe, Kasernenschiffe und Schiffe für Ausbildungszwecke fallen nicht hierunter.

IV. Fahrzeuge, die Aufsichtszwecken oder der Unterhaltung der Strom- und Hafenanlagen des Reiches oder des Landes dienen.

V. Alle Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

VI. Die Eisbrechdampfer der Kaufmannschaft, soweit sie ihrem Zwecke gemäß benutzt werden.

Bemerkungen.

Bruchteile einer Goldmark, welche sich bei der Berechnung der Abgaben ergeben, werden auf volle Goldmark aufgerundet.

Der Tarif tritt am 10. Mai 1924 in Kraft. Gleichzeitig tritt der Tarif für die Schiffahrtabgaben auf der vertieften Wasserstraße zwischen Stettin und Swinemünde vom 19. August 1923*) außer Kraft.

b) Bekanntmachungen der Rheinstrombauverwaltung.

Polizeiverordnung der Rheinstrombauverwaltung. Der Oberpräsident der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) erläßt unterm 12. April 1924 (c. Nr. 2336 II) folgende Rheinpolizeiverordnung:

„Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie zur Abwendung von Gefahr auf dem Rhein wird hiermit auf Grund der §§ 137 und 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Ges. S. S. 195) und auf Grund der §§ 45 und 46 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (G. S. 1869, S. 798), in Gemäßheit des Protokolls Nr. 23 und 24 der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom Dezember 1923 auf Anordnung des Reichsverkehrsministers zu Berlin vom 14. März 1924 Wv. IV. 783 und des Preuß. Ministers für Handel und Gewerbe vom 21. März 1924, Va. 2692, nachstehende Polizeiverordnung erlassen:

§ 1.

§ 5, Ziffer 11, erster Absatz der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung erhält folgende Fassung:

„Die Schiffsführer sind verpflichtet, den zuständigen Aufsichtsbeamten auf Verlangen das sofortige Anbordkommen auf ihr in Fahrt befindliches Schiff zum Zwecke der Vornahme von Aufsichtshandlungen durch geeignete Manöver zu erleichtern. Dies hat zu geschehen, wenn auf dem Schiffe des Aufsichtsbeamten bei Tag eine Flagge gezeigt wird, welche im französischen Staatsgebiet aus dreieckigen blau-weiß-roten, in den deutschen Staatsgebieten aus dreieckigen schwarz-rot-goldgelben, im niederländischen Staatsgebiet aus dreieckigen rot-weiß-blauen Feldern besteht und bei Nacht am Steuerbord eine nach vorn sichtbare Laterne mit rotem Licht hin- und hergeschwenkt wird.“

Diese Polizeiverordnung tritt am 1. Mai 1924 in Kraft.“

Ankern auf dem Rhein. Der Oberpräsident der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) Coblenz erläßt unterm 24. April 1924 (c. Nr. 3007) folgende Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt:

„Den Schiffahrttreibenden wird hiermit folgender Befehl der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission (C. J. N. C.) zur Kenntnis gebracht.

Auf Befehl der C. J. N. C. ist es

1. jedem Schiff untersagt, während der Nacht auf dem Rhein in einer Entfernung von weniger als 100 m berg- sowie talwärts folgender Brücken Anker zu werfen:

   Wesel (Straßenbrücke),
   Wesel (Eisenbahnbrücke),
   Baerl km 283,0,
   Duisburg-Hochfeld km 272,35,
   Düsseldorf-Oberkassel km 242,84 und
   Hamm (doppelte Eisenbahnbrücke).

   Hiervon ausgenommen ist der Lösch- und Ladebetrieb am bergwärts der Straßenbrücke von Oberkassel liegenden Ladekai und am städtischen Ladekai talwärts dieser Brücke;

2. jedem Schiff untersagt, während der Nacht auf dem Rhein in einer Entfernung von weniger als 60 m berg- sowie talwärts der Brücke von Homberg, km 278,- stillzuliegen.

Vorstehende Bekanntmachung tritt 10 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.“

Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Main. Auf der Strecke Mainz—Aschaffenburg des kanalisierten Mains werden durch den ersten Nachtrag zum Schiffahrtsabgabentarif auf dem kanalisierten Main vom 4. April 1924

1. die geltenden allgemeinen Sätze um 20 v. H. ermäßigt.
2. Basaltsplitter und Basaltschotter zahlen den Ausnahmetarif von 0,2 Goldpfennig je Tonne und Kilometer. Da eine Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben für die rückliegende Zeit nicht zulässig ist, sind die einzelnen Abgabesätze ab 11. April 1924 maßgebend und betragen nunmehr wie folgt:

Güterklasse		
Güterklasse	1	1,2 Goldpfennig
„	2	1 „
„	3	0,8 „
„	4	0,6 „
„	5	0,4 „

je Tonne und Kilometer, Basaltsplitter und Basaltschotter 0,2 Goldpfennig je Tonne und Kilometer. Die Nachtschleuse beträgt 24 resp. 12 Goldmark.

---

c) Bekanntmachungen der Wasserbaudirektionen und Schleppämter.

Schiffahrtsabgaben auf den westdeutschen Kanälen im besetzten Gebiet.

I. Nachtrag

zum Tarif für die Schiffahrtsabgaben auf den westdeutschen Kanälen im besetzten Gebiet vom 31. Januar 1924.

Die geltenden Abgabensätze werden wie nachstehend ermäßigt:

a) um 40 v. H. für alle Transporte von oder nach Belgien und Frankreich,
b) um 20 v. H. alle übrigen Transporte.

Dieser Nachtrag tritt am 16. April mit der Maßgabe in Kraft, daß für eine Uebergangszeit bis zum 31. Mai einschließlich die Ermäßigung auf

45 v. H. für § a) und
25 v. H. „ § b)

bemessen wird.

I. Nachtrag

zum Schlepplohntarif für die westdeutschen Kanäle im besetzten Gebiet vom 31. Januar 1924.

Die geltenden Schlepplohnsätze werden wie nachstehend ermäßigt:

a) um 35 v. H. für alle Transporte von oder nach Belgien und Frankreich,
b) um 15 v. H. alle übrigen Transporte.

Dieser Nachtrag tritt am 16. April 1924 mit der Maßgabe in Kraft, daß für eine Uebergangszeit bis zum 31. Mai einschließlich die Ermäßigung auf

40 v. H. für § a) und
20 v. H. „ § b)

bemessen wird.

Dritter Nachtrag zum Tarif für die westdeutschen Kanäle vom 7. Oktober 1923 nebst Nachtrag vom 31. Oktober 1923.

In dem Güterverzeichnis ist bis auf weiteres Eisen- und Stahlschrott — dazu gehören alle abgängigen Eisen- und Stahlwaren, Abfallstücke der Herstellung und Verarbeitung von Eisen und Stahl und gebrochene Ausschußwaren, sämtlich zum Einschmelzen bestimmt — in die Güterklasse V versetzt.

*) Reichs-Verkehrs-Bl. 1923, Abt. B., S. 288.

Erstattungswesen. Das Schleppamt Hannover teilt mit: „Unter Bezugnahme auf die Mitteilung des Schleppamtes Duisburg-Ruhrort vom 5. April d. J. Tgb.-Nr. 1537, sieht sich auch das Schleppamt Hannover aus Sparsamkeitsrücksichten veranlaßt, bei der Bearbeitung der Erstattungsanträge eine Vereinfachung eintreten zu lassen. Die Benachrichigung der Antragsteller bei Erstattungsanträgen auf besonderem Formular wird in Zukunft fortfallen. Der mit dem Erstattungsantrag einzureichende Fahrschein C wird mittels Stempels des Schleppamts mit einem Erledigungsvermerk und dem gutgeschriebenen Betrag versehen und ohne Anschreiben dem Antragsteller zurückgesandt werden. In allen Fällen ist der Antragsteller in der Lage, an Hand des zurückgegebenen Fahrscheins C den gutgeschriebenen Betrag nachzuprüfen.

Bei Belastungen aus Rechenfehlern u. dergl., die durch die Nachprüfung der Fahrscheine beim Schleppamt festgestellt werden, wird den Schiffahrttreibenden eine Belastungsanzeige in der bisherigen Form übersandt werden."

Neuregelung der monatlichen Abrechnung der Kanalabgaben und Schlepplöhne mit den Stundungsnehmern. Die Aufstellung der Rechnung beim Schleppamt Duisburg-Ruhrort erfolgt von nun an auf einem einfachen Soll- und Haben-Formular nach einem einheitlichen Muster. Kanalabgaben und Schlepplöhne werden in einer Summe, jedoch getrennt nach einzelnen Hebestellen (von denen die Erhebung erfolgt ist) auf der Sollseite bekannt gegeben.

Abschläge, Gutschriften (die stets vor der Endabrechnung durch die Abt. IV den Firmen bekannt gegeben werden) und noch offenstehende Beträge werden auf der Habenseite eingesetzt.

Die monatliche Rechnung wird der Firma zugestellt, die dazu gehörigen Unterlagen liegen für die in Duisburg vertretenen Firmen beim Schleppamt, und können jederzeit nach Eingang der Abrechnung abgeholt werden. Den auswärtigen Firmen werden mit den neuen Abrechnungsformularen die Unterlagen wie bisher übersandt.

---

d) Verordnungen der interallierten Rheinlandkommission.

Rheinschiffahrtsverkehr. Der leitende Zollausschuß der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission hat folgendes Rundschreiben vom 7. April 1924 — Nr. 8. 056/CDD — an die nachgeordneten Dienststellen gerichtet:

„Das Rundschreiben Nr. 7. 458/CDD. vom 18. März 1924 hebt im § a hervor, daß die für Köln bestimmten Schiffe sich zukünftig nach Wahl in Düsseldorf oder Duisburg der Zollabfertigung unterziehen können.

Der Hauptausschuß gibt hiermit bekannt, daß besagte Schiffe vom 15. April 1924 ab ebenfalls nach Wahl in Emmerich oder Ruhrort abgefertigt werden können.

Demnach ist das vorerwähnte Rundschreiben Nr. 7. 458/CDD. wie folgt abzuändern:

a) Die für Köln bestimmten Schiffe können zukünftig nach ihrer Wahl in Emmerich, Duisburg, Ruhrort, oder auch in Düsseldorf abgefertigt werden.

Folglich brauchen die in Emmerich ordnungsmäßig abgefertigten oder eingeklarten Schiffe sowie die mit Bestimmung nach Köln in Duisburg oder Ruhrort abgefertigten Schiffe nicht mehr in Düsseldorf anzulegen. Die Kontrolle der Ladungspapiere, worauf die Zollstelle von Emmerich, Düsseldorf oder Ruhrort die erforderlichen Vermerke eingetragen hat, erfolgt unterwegs durch die Zollrevisionsboote. Außerdem ist zu beachten, daß das Rundschreiben Nr. 7. 458/CDD vom 18. März gleichfalls an den Düsseldorfer Delegierten des Hauptzollausschusses gerichtet war."

Ausfuhr von Rheinfahrzeugen. Der leitende Zollausschuß bei der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission in Koblenz hat uns durch Schreiben vom 18. 4. mitgeteilt, daß für die Ausfuhr von Rheinfahrzeugen, die im besetzten Gebiet erbaut sind, nach Holland eine Lizenz erforderlich ist und daß gemäß Nr. 923 des Zolltarifs eine Ausfuhrabgabe von 8 % des Wertes erhoben wird.

Ausfuhr von Schiffen nach Holland zwecks Reparatur. Nachfolgend wird ein Schreiben des leitenden Zollausschusses vom 22. 4. 24 Nr. 8510/CDD bekanntgegeben:

„Durch Rundschreiben No. 5.936/CDD vom 29. Januar 1924 hat der leitende Zollausschuß die zeitweise Ausfuhr von Schiffen nach Holland zwecks Reparatur zugelassen, unter Vorbehalt, daß die Interessierten zur Unterstützung ihres Gesuches eine Bescheinigung der Handelskammer ihres Bezirkes beifügen, worin bescheinigt wird, daß die Reparatur nur in Holland in richtiger Weise ausgeführt werden kann.

Der leitende Zollausschuß beehrt sich, Sie zu benachrichtigen, daß er beschlossen hat, in Zukunft das Vorlegen dieses Schriftstückes nicht mehr von den Interessierten zu verlangen.

Das Hinterlegen der ordnungsmäßigen Kaution (oder die Verpflichtung der persönlichen Haftung) bleibt jedoch bestehen."

Transitverkehr durch Holland. Der leitende Zollausschuß der Hohen Interalliierten Rheinlandkommisson hat folgendes Rundschreiben No. 96 — 24 vom 1. April 1924 — No. 7. 951/CCD— an die nachgeordneten Dienststellen gerichtet:

„Der Hauptzollausschuß gibt bekannt, daß entgegen den Bestimmungen seines Rundschreibens No. 1621/CDD vom 18. Juni 1923 Waren aus dem unbesetzten Deutschland herrührend, die über Holland ins besetzte Gebiet eingeführt werden, zukünftig nicht als holländische Waren zu behandeln sind, sondern durch Zulaufschein anstatt Lizenz gedeckt werden können.

Mangels Ursprungszeugnisse genügt das Vorzeigen des Originalfrachtbriefes des Verladehafens im unbesetzten Deutschland, um die Herkunft der Ware nachzuweisen.

Umgekehrt können aus dem besetzten Gebiet durch Holland ins unbesetzte Deutschland gesandte Waren mittels Auslaufscheines anstatt Ausfuhrlizenz gedeckt werden.

Das vorerwähnte Rundschreiben No. 1621/CDD wird hiermit außer Kraft gesetzt."

Ausfüllung der Zollbegleitpapiere. Der leitende Zollausschuß teilt im Schreiben vom 28. 4. 24 Nr. 8681/CDD folgendes mit:

„Der leitende Zollausschuß beehrt sich, Ihre Aufmerksamkeit auf die mangelhafte Art zu lenken, mit der die Begleitpapiere ausgefüllt werden und die Schwierigkeiten, die für die Zolldienststellen und besonders die Ausgangsbüros, daraus entstehen.

Infolgedessen bittet Sie der leitende Ausschuß, die interessierten Firmen zu veranlassen, sich an folgende Bestimmungen zu halten:

1. Der Kopf und alle Spalten der Begleitpapiere müssen gebührend ausgefüllt werden.

2. Die Begleitpapiere müssen leserlich geschrieben sein.

3. Es ist darauf zu achten, daß eine laufende Ordnungsnummer für jeden Artikel, der auf den Begleitpapieren eingetragen ist, am Rande angegeben werden muß. Die Zolldienststelle wird die Begleitpapiere nicht mehr mit dem erforderlichen Stempel versehen und die Verzollungsbescheinigung nicht ausstellen, wenn diese Vorschriften in Zukunft nicht beachtet werden.

4. Die Zolldienststelle wird keine Begleitpapiere mit überladenen Eintragungen mehr annehmen.

5. Auf jedem Begleitschreiben ist die Gesamtzahl der Gepäckstücke und der Gewichte anzugeben, um die Arbeit des Emmericher Büros im Interesse der bezogenen Firmen zu erleichtern.

6. Die Begleitpapiere müssen entweder vom Kapitän oder Schiffer, oder vom verzollenden Versender, der ihn oder seine Firma vertritt, unterzeichnet sein.

Der leitende Zollausschuß bittet Sie daher, die interessierten Firmen anzuweisen und auf das Interesse hinzuweisen, das sie dabei haben, diese Vorschriften zu befolgen — zum Zwecke, daß die Zeit des Anhaltens der Schiffe durch die Zolldienststellen auf ein Minimum beschränkt wird."

Ausfuhr von Kapitalien aus dem besetzten Gebiet. Bescheinigung für Schiffer.

Der leitende Zollausschuß der Hohen Interallierten Rheinlandkommission hat folgendes Rundschreiben No. 82—29 vom 24. März 1924 — No. 7723/CDD — an die nachgeordneten Dienststellen gerichtet:

„Im Anschluß an sein denselben Gegenstand behandelndes Rundschreiben Nr. 6. 129/CDD vom 4. Februar 1924 und zwecks Berichtigung der darin enthaltenen Verbote gibt der Hauptzollausschuß bekannt, daß die Schiffer des Transit- und Einfuhrverkehrs von dem ersten Einfahrtsbüro einen numerierten und abgestempelten Beleg über den in ihrem Besitze befindlichen Betrag an belgischem oder französischem Gelde verlangen können, um sie in Stand zu setzen, bei der Rückkehr einen höchstens gleichen Betrag wieder auszuführen; jedoch darf die Gesamtsumme an belgischem oder französischem Gelde den in Rundschreiben Nr. 6. 129/CDD vom 4. Februar 1924 vorgesehenen Höchstbetrag von 5000 belgischen oder französischen Franken nicht übersteigen.

Für deutsches oder ausländisches Geld bleiben die Vorschriften des Rundschreibens Nr. 6. 129/CDD § II in Kraft.

Die so ausgestellten Bescheinigungen haben einen Monat Gültigkeit."

Verschiedene Mitteilungen.

Zwei Gutachten der Handelskammer und der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort.

1. Verpflichtung zur Zahlung des Schlepplohns für das leere Schiff nach Beendigung der Reise.

(Sch.B. G./A. vom 11. April 1924.)

Anfrage: Besteht ein Handelsbrauch, daß die vereinbarte Vergütung auch dann zu zahlen ist, wenn das Schiff nicht nach Duisburg zurückgeschleppt wurde?

Anmerkung: Nach dem Frachtvertrag hatte der Kläger für die Beklagte eine Reise auszuführen, welche in Walsum endete. Der Frachtvertrag enthält die Klausel: ... . für Schlepplohn von Düsseldorf nach Walsum werden 20 Gulden vergütet, ebenso für Schlepplohn von Walsum nach Duisburg 20 Gulden." Es handelt sich nun darum, ob der Schlepplohn von Walsum nach Duisburg auch dann zu zahlen ist, wenn das Schiff nicht nach Duisburg geschleppt wurde, sondern in Walsum bereits wieder eine Reise erhielt.

Antwort: „Ein Handelsbrauch, wonach die vereinbarte Vergütung auch dann zu zahlen ist, wenn das Schiff nicht nach Duisburg zurückgeschleppt wurde, besteht nicht. In Schiffahrtskreisen wird zwar der strittigen Klausel vielfach der Sinn beigelegt, daß der Schlepplohn Walsum-Duisburg von 20 Gulden nur dann vergütet wird, wenn der Schlepplohn tatsächlich auch aufgewendet worden ist, das Schiff also keine neue Reise in Walsum annehmen konnte und von Walsum nach Duisburg geschleppt werden mußte, um dort zu laden. Hat der Schiffer den Schlepplohn nicht aufgewendet, so verzichtet er nach dieser Ansicht damit auf die Erfüllung der Vertragsklausel, nach Duisburg gegen Vergütung eines Pauschalbetrages zurückbefördert zu werden.

Indes ist nach unserer Ansicht die vereinbarte Vergütung von 20 Gulden für Schlepplohn Walsum-Duisburg dem Schiffer doch zu bezahlen, weil im Frachtvertrag nicht ausdrücklich vermerkt ist, daß diese Vergütung in Wegfall kommt für den Fall der Wiederbeladung des Kahnes in Walsum, weil ferner die Vergütung als ein Bestandteil der Fracht anzusehen ist und in jedem Fall der Schiffer das Risiko übernahm."

2. Auslegung der Klausel: „Nach 14 Tage erhöhte Miete".

(Sch.B. G./A. vom 11. April 1924.)

Anfrage: 1. Bestand schon zur Zeit des Abschlusses des hier streitigen Schiffsmietvertrages vom 23. Oktober 1922 in den Duisburg-Ruhrorter Häfen eine allgemeine Handelssitte dahin, daß alle 14 Tage die Schiffsmiete erhöht wurde und konnte die Klausel des Vertrages vom 23. Oktober 1922 „nach 14 Tagen erhöhte Miete" bei Vertragsabschluß nicht anders aufgefaßt werden, als daß nach je 14 Tagen die Mietssätze zu erhöhen waren, oder

2. lagen die Verhältnisse bei Abschluß des Vertrages so, a) daß es zur Zeit der Charter noch üblich war, eine Mieterhöhung nur einmal nach 14 Tagen zu vereinbaren, b) daß, als es später üblich wurde, alle 14 Tage eine Mieterhöhung eintreten zu lassen, dies in der Charter ausdrücklich und unzweideutig gesagt wurde durch „alle 14 Tage erhöhte Miete"?

Antwort: „1. Zur Zeit des Abschlusses des hier strittigen Schiffsmietvertrages vom 23. Oktober 1922 bestand in den Duisburg-Ruhrorter Häfen keine allgemeine Handelssitte dahin, daß alle 14 Tage die Schiffsmiete erhöht wurde. Die Klausel des Vertrages vom 23. Oktober

1922 „nach 14 Tagen erhöhte Miete“ konnte bei Vertragsabschluß — und auch später — nicht so aufgefaßt werden, als daß nach je 14 Tagen die Mietsätze zu erhöhen waren. Vielmehr bringt nach Ansicht der Schiffahrtskreise die Klausel „nach 14 Tagen erhöhte Miete“ klar und deutlich zum Ausdruck, daß nur eine einmalige Erhöhung der Miete 14 Tage nach Abschluß der Charter in Frage kommen kann.

2. Die Verhältnisse lagen bei Abschluß des fraglichen Vertrages so, daß es zur Zeit der Charter noch üblich war, eine Mieterhöhung nur einmal nach 14 Tagen zu vereinbaren. Als es dann später Anfang November 1922 immer mehr üblich wurde, alle 14 Tage eine Erhöhung der Miete eintreten zu lassen, wurde dies in der Charter ausdrücklich und unzweideutig gesagt durch die Worte: „Alle 14 Tage erhöhte Miete“ und ähnlich. Nichtsdestoweniger sind bis zum Ausbruch des passiven Widerstandes Ende Januar 1923 noch immer Schiffe mit der Klausel „nach 14 Tagen erhöhte Miete“, also mit einmaliger Erhöhung der Miete, angenommen worden.

3. Wenn unterstellt werden kann, daß bei Abschluß des Vertrages auf Seiten der Beklagten die Absicht bestanden hat, die mit dem Schiffer vereinbarte Miete bei eintretenden wesentlichen Aenderungen auch entsprechend zu regulieren, so erscheint es recht und billig, daß dem Schiffer nach je 14 Tagen eine den Verhältnissen entsprechende Miete vergütet wird, obschon dies im strittigen Vertrag nicht ausdrücklich festgelegt worden ist.“

Moselkanalisation und Binnenschiffahrt. Die Handelskammer zu Metz (Abteilung für Moselkanalisierung) behandelte auf einer ihrer letzten Sitzungen die Frage der Moselkanalisation auf der Strecke Diedenhofen-Metz, die im Hinblick auf die Zu- und Abfuhr der Rohstoffe und Erzeugnisse der Eisenhüttenindustrie von maßgebender Bedeutung ist. Die Beratungen endigten mit einer telegraphischen Kundgabe an den Ministerpräsidenten, welche die sofortige Aufnahme der Arbeiten fordert.

Im Senat des Moseldepartements stand die Gesetzesvorlage über die Konstituierung des Straßburger Rheinhafens als autonomer Hafen zur Debatte. Durch Ausführung der projektierten Erweiterungsarbeiten soll der durch den Friedensvertrag geschaffenen Neuorientierung der elsaß-lothringischen Industriegebiete Rechnung getragen werden. Ein Seitenkanal zum Rhein zwischen Straßburg und Basel wird nach Herstellung des Anschlusses an den Rhonekanal Elsaß mit dem Mittelmeer verbinden.

Die Rheinpolizei vom 1. 10. 1922 bis 20. 9. 1923 und im April 1924.

In der Zeit vom 1. 10. 22 bis 20. 9. 23 betrug:

1. Die Zahl der festgestellten strafbaren Handlungen
   a) an Diebstählen, Unterschlagungen, Beraubungen an Schiffsgütern usw. 511
   b) an Steuerhinterziehungen 6
   c) an Verstößen gegen die Rheinschiffahrtspolizeiordnung 30
   d) an unberechtigter Ausübung der Fischerei . 71
   e) Die Gesamtzahl der in Ermittelungs- und Strafsachen getätigten Verhandlungen betrug 3562
   f) Die Zahl der wegen begangenen strafbaren Handlungen festgenommenen Personen betrug 155
2. In der Bekämpfung der Diebstähle, Beraubungen und Unterschlagungen pp. an Schiffsgütern wurden aus begangenen strafbaren Handlungen beschlagnahmt:
   a) an Lebensmittel im Werte von . . 13 890 000 Mk.
   b) an sonstigen Schiffsgütern (außer Lebensmittel) insbesondere Kohlen, Holz, Tabak, Fahrzeugen usw. Waren im Werte von . 22 083 177 700 Mk.

   Die hier genannten Waren wurden sämtlich den Geschädigten zurückgegeben, bezw. den Gerichtsbehörden zur Verfügung gestellt.

   Der Wert ist nur dann angegeben, wenn er mit Sicherheit festgestellt werden konnte.
3. An Waren, welche dem Ein- und Ausfuhrverbot unterliegen und verbotswidrig ein- oder ausgeführt werden sollten, wurden beschlagnahmt Waren im Gesamtwerte von 950 635 000 Mk.

In der ersten Hälfte des Monats April 1924 hat die Rheinpolizei durch ihre namentlich im Nachtdienst ausgeübte Tätigkeit zahlreiche strafbare Handlungen festgestellt. Unter diesen befinden sich Anzeigen

gegen den Steuermann Klick, den Schlosserlehrling Jakob Lahnert und den Arbeiter Gottfried Schmelzeisen wegen Kohlendiebstahls von Boot „Rhenania II“,

gegen den Schiffer Adam Wolf II wegen schweren Diebstahls von Kohlen, begangen auf Kahn „Harpen 44“ zum Nachteil der Besatzungsbehörde; 10 Ztr. der gestohlenen Kohlen konnten beschlagnahmt und der Eigentümerin wieder zugestellt werden,

gegen den Maurer Karl Bauer und Arbeiter Duchmann, beide in Flörsheim wohnhaft, wegen Fundunterschlagung, begangen an Floßstämmen,

gegen unbekannte Täter wegen Diebstahls einer Schaluppe zum Nachteil der Stadt Köln,

gegen den Fährmann Hennes und Gen. wegen Diebstahls von 5 Dz. ausländischen Roggens, von einem bisher noch nicht ermittelten Rheinschiff,

gegen den Kapitän des Bootes „Ernst Waldmann I“ wegen Fundunterschlagung,

gegen den Schiffer Karl Maron u. Gen. wegen Diebstahls von Grubenholz, begangen auf Kahn „Rheinfahrt 63“; das entwendete Holz konnte bereits ermittelt und wieder in den Besitz der Eigentümerin gebracht werden,

gegen unbekannte Täter wegen Kohlendiebstahls, begangen auf Kahn „Dr. Otto“.

Aus früher festgestellten strafbaren Handlungen wurden folgende gerichtliche Strafen bekannt:

Vom Amtsgericht Mainz wurde der Arbeiter Josef Ansbach wegen Kohlendiebstahls zu 3 Tagen Gefängnis und der Arbeiter Ackermann aus Kostheim ebenfalls wegen Kohlendiebstahls zu 6 Tagen Gefängnis kostenpflichtig verurteilt.

Wegen Fischereivergehens wurden vom Schöffengericht Wiesbaden mehrere Personen zu Geldstrafen verurteilt.

Bei der in der letzten Hälfte des Monats April d. J. durch die Rheinpolizei vorwiegend im Nachtdienst ausgeübten Tätigkeit wurde wiederum eine Anzahl strafbarer Handlungen festgestellt. In sämtlichen Straftaten ist das Strafverfahren eingeleitet. Darunter befinden sich:

Anzeige gegen unbekannte Täter wegen Kohlendiebstahls auf Schiff „Margarete von Oberwesel“, z. N. der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke; Tatort Salzig,

gegen den Holzhändler Schlaadt aus Kestert und gegen den Fährmann Faß aus St. Goarshausen wegen Unterschlagung eines Floßstammes z. N. der Firma Schollmeyer, Mainz-Kostheim,

gegen unbekannte Täter wegen Diebstahls eines Nachens in Köln,

gegen nicht ermittelte Täter wegen Diebstahls eines Fischernachens in Remagen,

gegen den Heizer Keppel wegen Kleiderdiebstahls, begangen auf Schiff „Rotterdam“,

gegen nicht ermittelte Täter wegen Diebstahls, begangen in Duisburg-Ruhrort,

gegen unbekannte Täter wegen Nachendiebstahls, z. N. der Fa. Winschermann,

gegen den Kapitän des Dampfers „Franz Haniel“ wegen Uebertretung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung,

gegen nicht ermittelte Täter wegen Bretterdiebstahls von Kahn „Gemünd“, z. N. der Firma Haumann u. Co., Lünen; Tatort Duisburg-Ruhrort.

Außerdem wurden in 14 Fällen Anzeige wegen Fischereivergehens erstattet und in 62 Strafsachen wegen Schiffsgutdiebstählen pp. Ermittelungen angestellt bezw. Verhandlungen getätigt.

Ausweispapiere bei Reisen nach Straßburg. Der deutsche Delegierte bei der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission teilt uns mit, daß in letzter Zeit häufig Schiffe nach Straßburg kommen, deren Personal keinerlei Ausweispapiere (Pässe, Dienstbuch usw.) hat. Diese Leute werden von der französischen Polizei auf das rechte Rheinufer nach Kehl abgeschoben.

Nach Straßburg und Lauterburg wird nach wie vor ein gültiger deutscher Reisepaß oder ein Dienstbuch, das mit Lichtbild des Inhabers versehen ist, benötigt. Im übrigen wird im gesamten besetzten Gebiet einschl. des Rheins durch die alliierten Vorschriften die Mitführung eines Personalausweises verlangt.

Wir bitten unsere Mitglieder, zur Vermeidung unnötiger Schwierigkeiten darauf zu achten, daß die Mannschaften mit den erforderlichen Ausweispapieren versehen sind.

Worms als Freihafen. Nach einer Verfügung der Rheinlandkommission vom 7. März, Nummer 7137, hat der Leiter des Zollausschusses bekanntgegeben, daß „der Liste der Freihäfen am Rhein der Hafen von Worms zugefügt worden ist“. Der Zollinspektor in Mainz wird Maßnahmen treffen, damit dem Wormser Hafen alle Vorteile, die für Freihäfen vorgesehen sind, zuteil werden. Die Waren, die für den Wormser Hafen bestimmt sind, werden nach besonderen Fakturierungsbestimmungen ausgefertigt.

K. Z.

Jahreshauptversammlung der Rheinstromhafenverwaltung. Die diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung des Hafenverbandes des Rheinstromgebietes ist auf Samstag, den 17. Mai 1924, vormittags, nach Würzburg (Rathaus) anberaumt worden.

Fachausschuß des Bayerischen Kanal- und Schiffahrts-Vereins. Die dem Fachausschusse angehörigen Vertreter der Schiffahrts-A.-G. Bayerischer Lloyd in Regensburg, der Speditions- und Schiffahrts-A.-G. Bavaria in Bamberg-Frankfurt a. M., der Donau-Main-Rhein-Schiffahrts-A.G. Demerag in Nürnberg und der Mainschiffahrts-Genossenschaft in Aschaffenburg traten am 6. Mai im Nürnberger Rathause unter Vorsitz des Schiffahrtsdirektors Herrn H. Röschlein zu einer wichtigen Besprechung zusammen, an der auch Vertreter der Stadträte von Nürnberg, Fürth, Regensburg und Bamberg sowie der Handelskammern von Nürnberg und Würzburg teilnahmen. Das Staatsministerium für Handel, Gewerbe und Industrie war durch den Regierungsrat Herrn Dr. Zehler vertreten, der außerordentlich wertvolle Aufschlüsse und Richtlinien bei Behandlung der erörterten Fragen bot. Diese betrafen sowohl den Main-Rhein-, als auch den Donau-Verkehr. Die jüngst erfolgte namhafte Erhöhung der Kettenschleppgebühren wurde namentlich für den Main von Würzburg aufwärts nach Kitzingen, Schweinfurt und Bamberg als untragbar nachgewiesen. Der Friedenstarif sollte die Grundlage für die Gebührenbemessung bilden. Von allen Strömen des Reiches sind allein die Weser und der Main rein deutsch geblieben; der Main muß als brauchbares Instrument für die Förderung des deutschen Wirtschaftslebens erhalten bleiben. In Ansehung dessen, daß die Reichsbahn unter den Einfluß der Entente zu kommen droht, sollte die Mainkettenverwaltung so schnell als möglich aus dem Reichsverbande herausgebracht und einem bayerischen Staatsministerium zugeteilt werden. Demnächst soll im Reichsverkehrsministerium eine Sachreferenten-Besprechungen stattfinden, wozu der Kanal- und Schiffahrts-Verein auf Wunsch ausgiebiges tatsächliches Beurteilungsmaterial zur Verfügung stellen wird. Auch die Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Untermain Mainz-Aschaffenburg sind weit überspannt und behindern die Weiterentwickelung des Aschaffenburger Hafenverkehrs. Es muß die Gleichstellung mit jedem anderen deutschen Stromgebiete und die Freistellung der Transitgüter von der Abgabe verlangt werden. Das Reichsverkehrsministerium hat mündliche Verhandlung über den Entwurf eines neuen Abgabentarifs zugesagt, aber vorherige schriftliche Aeußerung erbeten. Das Handelsministerium wünscht dafür eine Reihe von Aufschlüssen, die der Verein erteilen wird. Die Bildung von 6 Tarifklassen wird als zweckmäßig anerkannt. Die Werftgebühren in Aschaffenburg und namentlich in Frankfurt a. M. bedürfen ebenfalls einer erleichternden Neuregelung, wobei die gänzliche Befreiung für Transitgüter in Aussicht zu nehmen ist. Die Platzmieten in Aschaffenburg sollten auf die Sätze, wie sie in Regensburg erhoben werden, herabgesetzt und die Umschlagsgebühren in Würzburg und Bamberg auf die in Aschaffenburg geltenden ermäßigt werden. Unerläßlich ist die Erstellung von Umschlagstarifen der Reichsbahn für die Main- und Donauhäfen. Regensburg hat schon einige Zugeständnisse erreicht, die aber nicht genügen; die Mainhäfen sind noch ganz unberücksichtigt geblieben. Die Durchzugstarife von trockener zu trockener Grenze schädigen die Binnenhäfen in unleidlicher Weise. Die tschechische Holz- und Porzellanindustrie kann an das Ausland billiger liefern als die bayerische. Den Exporttarifen von deutschen Stationen nach den Seehäfen, die an sich sehr erwünscht sind, sollten Umschlagstarife für Binnenhäfen entsprechen. Auch die Main-Donau-Umschlagstarife, wie sie früher bestanden, müßten wieder eingeführt werden. Der Kanal- und Schiffahrts-Verein wurde beauftragt bei den maßgebenden Instanzen des Reiches und des Landes vorstellig zu werden. Dies wird im Benehmen mit dem Reichsauschuß der deutschen Binnenschiffahrt geschehen. Für weitere Ermöglichung des Zusammenarbeitens mit diesem Ausschusse,

der außerordentlich rege ist, wurden die erforderlichen Mittel bewilligt.

Die Hauptversammlung des Bayerischen Kanal- und Schiffahrts-Vereins wird nach Kulmbach einberufen werden, und zwar voraussichtlich für den 14. Juni. Daran soll sich ein Ausflug nach Bamberg zur Besichtigung der Stau-, Schleusen- und Kraftwerk-Anlage bei dem nahen Viereth schließen.

Staatliche Prüfung des Weser-Main-Kanal-Projektes. Das staatliche Vorarbeitenamt in Eisenach hat am 1. April seine Untersuchungen abgeschlossen, die sich auf die technischen und wirtschaftlichen Fragen des Weser-Werra-Itz-Main-Kanals und des Weser-Fulda-Kinzig-Sinn-Main-Kanals erstreckten. Die dreijährigen gründlichen Arbeiten haben die gewünschte Klarheit gebracht. Als Verbindung zwischen den Weser- und Elbe-Häfen und Süddeutschland kommt nur die Werra-Linie in Frage. Sie ist dem Fulda-Projekt außerdem im wirtschaftlichen Ergebnis weit überlegen. Letzteres hat als Verkehrsweg nur in der Richtung Südwest-Ostdeutschland Bedeutung. Es bleibt aber auch dann der Nachteil einer Schädigung der deutschen Seehäfen damit verbunden. Denn die Fulda-Kinzig-Linie würde ihnen ihr Hinterland bis zur mittleren Fulda bei Hersfeld entreißen. Wirtschaftlich günstig ist der Ausbau der unteren Fulda. Auch beim Werra-Itz-Projekt wird man sich zunächst auf die untere Werra-Strecke beschränken müssen, um dann etappenweise die große Nord-Südstraße bis Bamberg durchzuführen.

Der Weiterbau des Küstenkanals. Uns wird geschrieben: Im oldenburgischen Landtag wurde auf die Frage nach den Aussichten über die Fortführung des Küstenkanals zur Ems vom Regierungsvertreter folgende Antwort gegeben:

„Vom preußischen Ministerium der Landwirtschaft, Domänen, Forsten ist dem Wasserstraßenamt Meppen der Auftrag erteilt worden, ein Projekt über die Durchführung eines Kanals durch die Hochmoorbezirke nördlich Esterwegen in den Dimensionen der Kanalstrecke Oldenburg—Kampe auszuarbeiten. Soweit hier bekannt ist, sind die maßgebenden preußischen Behörden mit der Prüfung der Weiterführung des Kanals befaßt. Der augenblicklichen Durchführung stehen die zeitlichen Schwierigkeiten (Finanzierung und Beschaffung der nötigen Gelder) entgegen."

Aus dieser Mitteilung geht hervor, daß die preußische Regierung die Initiative zur Weiterführung des Küstenkanals zur Ems ergriffen hat und daß sie entschlossen ist, den Kanal, der voraussichtlich 1925 bis zur oldenburgischen Landesgrenze fertiggestellt sein wird, zur Ems durchzuführen.

Jahresbericht des Sächs. Schiffer-Vereins. Der konz. Sächsische Schiffer-Verein hat einen Jahresbericht herausgegeben, dem wir des allgemeinen Interesses wegen Nachstehendes entnehmen:

„Im ersten Jahresviertel 1923 war eine Unterbrechung des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes nur im Febr. — zuerst wegen Hochwassers und später wegen Eisgefahr — während einer etwa dreiwöchigen Dauer zu verzeichnen. Der Höchststand betrug am 5. Februar + 4,17 m Dresdner Pegel. Sonst standen den Schiffahrtsbewegungen Behinderungen nicht im Wege. Auch in den folgenden Monaten bis Mitte Juli war der Wasserstand so günstig, daß er eine widerstandslose Abwicklung des Schiffahrtsverkehrs ermöglichte. Unter dem Einfluß andauernder Trockenheit ging der Wasserstand von Mitte Juli ab immer mehr zurück, bis der niedrigste Wasserstand am 15. Aug. mit — 2,10 m und am 5. Sept. mit — 2,09 m Dresdner Pegel erreicht wurde. Die allmähliche Verschlechterung der zulässigen Tauchtiefe drückte sich in entsprechenden Einschränkungen der Raumausnützung aus. Die geringste Fahrwassertiefe wurde am 13. Aug. bei Niederpoyritz (km 46) mit 83 cm gemessen. Erst gegen Mitte Oktober trat eine nennenswerte Aufbesserung des Wasserstandes ein, welche zeitweilig eine vollschiffige Ausnützung der Fahrzeuge gestattete. Gegen Weihnachten setzten starker Frost und Eisgang ein, die am 24. Dez. die Einstellung der Schiffahrt bedingten. Der Beschäftigungsgrad während des abgelaufenen Jahres war im Bergverkehr schwach, im Talverkehr dagegen im allgemeinen zufriedenstellend, wenn auch die Erträgnisse weniger befriedigend waren. In den ersten 3 Monaten war gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahre eine erfreuliche Güterzunahme eingetreten. Insbesondere setzte während der reichsseitigen Stützungsmaßnahmen zugunsten der Reichswährung eine rege Nachfrage nach böhmischen Braunkohlen ein, ohne daß es aber der Elbeschiffahrt möglich gewesen wäre, ihrerseits daraus die entsprechenden Vorteile zu ziehen, da es ihr an der Möglichkeit rechtzeitiger Bereitstellung des erforderlichen Kahnraumes mangelte. Die Ursache lag hauptsächlich in der anhaltenden Flauheit des Berggeschäftes, infolgedessen der in Hamburg verfügbar werdende Raum zum überwiegenden Teile unter großen Unkosten leer bergwärts geschleppt werden mußte. Besonders trat dies in den letzten Monaten des Jahres, die sich durch ein außerordentlich lebhaftes Talgeschäft von der Tschechoslowakei aus auszeichneten, in Erscheinung. Vor allem kamen Zucker, Zellulose, Schnittholz und Getreide in großen Mengen an den tschechischen Umschlagsplätzen zur Verschiffung. Die Erträgnisse wurden aber erheblich beeinträchtigt durch den immer geringer werdenden Bergverkehr, eine Folge des durch den andauernden Markverfall hervorgerufenen ständigen Rückganges der Zufuhren seewärts in Hamburg. Es trat daher an den oberelbischen Plätzen empfindlicher Raummangel ein, welcher umfangreiche und kostspielige Leerbewegungen ab Hamburg notwendig machte.

Die Erträgnisse wurden weiterhin dadurch beeinträchtigt, daß die Eisenbahn mit ihren Tariferhöhungen, nach denen sich die Schiffahrt bei ihren Frachtfestsetzungen naturgemäß richten mußte, gegenüber den unaufhörlich fortschreitenden Verteuerungen ständig im Rückstand blieb. Die sprunghaften Verteuerungen waren in ihrer Auswirkung auf die Gestehungskosten der Schiffahrt umso nachteiliger, als eben im Hinblick auf die nachhinkenden Tarifmaßnahmen der Reichsbahn Ausgleiche für die Unkostensteigerungen während der mehrwöchigen Beförderungsdauer undurchführbar blieben. Als nur ein Beispiel für die rapide Unkostensteigerung sei der Grundlohn für einen Deckmann angeführt:

Ende April	77 000.— Mk.
„ Mai	118 000.— Mk.
„ Juni	305 000.— Mk.
„ Juli	2 050 000.— Mk.
„ August	35 000 000.— Mk.
„ September	889 502 000.— Mk.
„ Oktober	139 383 000 000.— Mk.

Im November wurde der Lohn auf Goldmark umgestellt; er betrug 22,0 G.Mk., d. i. etwa 80 % des Vorkriegslohnes.

Wie schon angedeutet, hat die Elbeschiffahrt unter der Eisenbahntarifpolitik auch in diesem Jahr schwer zu

leiden gehabt. Die Frage der Elbe-Umschlagstarife, deren Schwerpunkt bei der federführenden Reichsbahndirektion Dresden liegt, ist noch immer nicht vorwärts gekommen, wenn auch vielleicht das Reichsverkehrsminisetrium einen der Binnenschiffahrt nicht ungünstigen Standpunkt einnimmt. Durch Einführung von Seehafen-Ausnahme- und Durchfuhrtarifen hat sich die Lage der Elbeschiffahrt gegenüber dem Vorjahre noch wesentlich ungünstiger gestaltet. Es wird der energischsten Arbeit aller Beteiligten bedürfen, um hier Wandel zu schaffen und ein erträgliches Verhältnis der Schiffahrt zur Eisenbahn herzustellen.

Am 13. April 1923 wurde in Dresden unter Uebernahme der Flotte der alten heimischen Personenschiffahrt eine neue Personendampfschiffahrt unter der Firma „Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt A.-G.“ gegründet, die ihren Betrieb am 14. April 1923 auf der ganzen Strecke

Von der Regiebahn. Zollvorführungsgebühren. Nach einer Verfügung der Regionaldirektion Essen werden an den Uebergangsbahnhöfen der Regieverwaltung, auf denen Uebergangsgüter der Zollverwaltung vorgeführt werden, für diese Leistungen Gebühren erhoben, die eine empfindliche Belastung mit sich bringen. Die Gebühren betragen:

bei Stückgütern für je 100 kg 1,50 Frcs. bei einfacher Zollabfertigung; bei besonderer Vorführung und eingehender Revision beträgt die Gebühr für je angefangene 100 kg 3 Frcs.

Für die Vorführung von Wagenladungen werden erhoben:

bei einfacher Revision für 4000 kg 9 Frcs., für je weitere 1000 kg 1,50 Frcs.; bei eingehender Revision für 4000 kg 18 Frcs., für je weitere 1000 kg 3 Frcs.

Ferner werden für Kohle, Koks, Steine, Erze, Erden, rohes Holz und Eisenbahnmaterial ebenfalls Vorführungsgebühren erhoben, die für je 1000 kg 0,50 Frcs. und mindestens für den Wagen 5 Frcs. betragen. Alle diese Gebühren werden z. Zt. um 80 % (bisherige Tariferhöhung) erhöht. Die Vorstellungen der Handelskammer Essen und der wirtschaftilchen Verbände wegen Herabsetzung dieser Gebühren sind bisher erfolglos geblieben.

Wagenstandgelder. Das Wagenstandgeld der Regieverwaltung beträgt nach Ablauf der standgeldfreien Frist für die ersten 24 Stunden 8 Frcs., für die zweiten 24 Stunden 12 Frcs. und für je weitere 24 Stunden 16 Frcs. Nach einer Verfügung vom 25. 3. 24 werden diese Sätze für zollpflichtige Sendungen in den Zollbahnhöfen, an den Uebergängen und im Innern des besetzten Gebietes verdoppelt.

Die Berechnung von Wagenstandgeldern bei Anschlüssen ist, soweit bekannt, in der Weise geregelt, daß mit jedem Anschlußinhaber besondere Fristen für die Rückgabe der zugestellten Wagen vereinbart sind, nach deren Ablauf die oben genannten Sätze berechnet werden. Die Bemühungen der Handelskammer Essen und der wirtschaftlichen Verbände, für den Kohlen- u. Koksverkehr die Tonnenkontrolle im Wagenverkehr an Stelle der Nummernkontrolle durchzuführen, sind bisher noch ohne Erfolg geblieben. Angeblich beschäftigt sich die Generaldirektion in Mainz mit der Prüfung dieser Frage.

Berechnung der Fracht bei Gestellung von 10- und 12,5-t-Wagen. Der Arbeitsausschuß für Eisenbahnfragen im Ruhrgebiet hatte bei der Regiebahnverwaltung beantragt, im Regietarif eine ähnliche Bestimmung vorzusehen, wie sie im deutschen Eisenbahngütertarif hinsichtlich der 10- und 12,5-t-Wagen enthalten ist. Die Regieverwaltung hat daraufhin mitgeteilt, daß die Frachtberechnung nach der Haupt- (15 t) Klasse für Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 t nur gewährt wird, wenn diese Wagen entgegen der Bestellung den Versendern eisenbahnseitig gestellt worden sind. Die Einführung einer Bestimmung, wie sie der deutsche Eisenbahngütertarif mit vorübergehender Gültigkeit vorsieht, könne mit Rücksicht auf die sehr niedrigen Frachtsätze für den Bereich der Regiebahnen vorerst nicht in Frage kommen.

Firmennachrichten.

Union Schifffahrtsgesellschaft m. b. H. Unter dieser Firma haben sich die Binnenschiffahrtsgesellschaft Rothenbücher, Maaß & Lüdicke in Hamburg und Berlin und die Germania-Schiffahrtsgesellschaft in Berlin und Hamburg zu einer Betriebsgesellschaft zusammengeschlossen. Gegenstand des Unternehmens ist die Verwaltung und Geschäftsführung der Gesellschaften und der Abschluß aller mit diesem Zweck in Zusammenhang stehende Geschäfte.

Geschäftsjubiläum. Die Speditionsfirma Geschwister Stevens, Emmerich (jetziger Inhaber Max Tjaben-Steven) konnte auf ein 100 jähriges Bestehen zurückblicken. Die Firma hat sich im Laufe der Jahrzehnte zu einem großen Unternehmen emporgearbeitet. In Anbetracht der Zeitverhältnisse hat die Firma von einer Feier des 100 jährigen Gedenktages abgesehen.

Persönliches.

Rudolf Hanne, Direktor der „Viktoria“, Transportgeschäft selbstfahrender Schiffer e. G. m. b. H., ist nach dreitägigem Krankenlager plötzlich aus einem arbeits- und erfolgreichen Leben geschieden. Direktor Hanne gründete vor mehr als 20 Jahren in Breslau die Verladegenossenschaft „Viktoria“, die er zu einer der angesehensten Transportfirmen des Oderverkehrs entwickelte. Er war einer der Gründer des Schifferbetriebsverbandes für die Oder und gehörte dessen Vorstand an. Auch im Schiffahrts-Verein zu Breslau und zahlreichen Körperschaften u. a. auch im Stadtparlament in Breslau war er eifrigst tätig.

Am 3. April 1924 starb nach längerem schweren Leiden der Direktor des Speditions- und Schiffahrtskontors vorm. C. Fritzsche A.-G., Herr Stadtrat Max Härtel in Schönebeck an der Elbe. Direktor Härtel war stellvertretender Vorsitzender der Vereinigten Elbe- und Saalespediteure in Dresden und der Vereinigung mitteldeutscher Umschlagsspediteure in Magdeburg.

Bücherschau.

„Der Deutsche Zolltarif“ (Taschenausgabe) Richard Hermes Verlag, Hamburg 37. Preis in Halbleinen geb. 8.— Gmk. Diese neue Ausgabe des Deutschen Zolltarifs enthält alle Aenderungen bis zum 1. März d. J. Neben größerer Handlichkeit hat sie vor der amtlichen Ausgabe den Vorteil, daß sie außer dem Tarif wichtige Nebengesetze (Vereinszollgesetz, Auszug aus dem amtlichen Warenverzeichnis a. a.) bringt, die zum Verständnis und richtigen Tarifieren wesentlich beitragen. Das Buch ist Gewerbetreibenden im besetzten Gebiet besonders zu empfehlen.

Die Goldmarkbilanz. Eine Einführung und Uebersicht von Dr. Klausing, o. ö. Professor an der Universität Frankfurt. „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg 1924, Buchhändlerpreis 70 Pfg. — In der letzten Zeit ist über Goldmarkbilanzen viel geredet und noch mehr geschrieben worden. Die als Heft 3 in der von der Niederrheinischen Handelskammer herausgegebenen Schriftenreihe „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein“ soeben erschienene Abhandlung des bekannten Frankfurter Dozenten hat jedenfalls den unbestreitbaren Vorzug, eine klare übersichtliche Darstellung der wesentlichsten Bestimmungen sowohl vom Standpunkt des Handelsrechts als auch der dritten Steuernotverordnung zu bringen. Die den Praktiker vor allem interessierenden Fragen der Bewertung des Anlage- und Betriebskapitals, der Umstellung und Neugründung von Kapitalgesellschaften werden eingehend besprochen. Als Einführung und Uebersicht bietet sie jedem Kaufmann und Industriellen Anregung und Förderung. Ihr Studium kann nur jedem, der sich mit der Aufstellung von Goldmarkbilanzen zu befassen hat, auf das wärmste empfohlen werden.

Verlagswerke der „Rhein" Verlagsgesellschaft m.b.H., Duisburg

(Literarische Abteilung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg)

1. Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen.

a) **Zeitfragen der Binnenschiffahrt:** G.-Mk.

Heft 1 **Unsere Arbeit** von Syndikus Dr. Walter Schmitz, Duisburg. **Der Friedensvertrag und seine Bedeutung für die Rheinschiffahrt und das Rheinhafenwesen** v. Generaldirektor Franz Ott, Köln . vergriffen

Heft 2 **Die Binnenschiffahrt in der alten und neuen Verfassung** von Dr. K. Wellner . . . . 2,—

Heft 3 **Der Schiedsspruch des amerikanischen Schiedsrichters** gemäß Artikel 357 des Friedensvertrages vom 3. 1. 1921 **in englischem Text** . . . . vergriffen

Heft 4 Dasselbe **in deutscher Uebersetzung** . . 2,—

Heft 5 **Eine Zusammenstellung der wichtigsten Materialien zur Durchführung des Friedensvertrages** vergr.

Heft 6 **Interne Materialien zur Schiffsabgabe** vergriffen

Heft 7 **Der Einfluß der neuen Eisenbahntarife auf die Rheinschiffahrt** von Direktor Rudolf Hoyer, Mannheim . . . . 2,—

Heft 8 **Die Entwicklung der Rheinschiffahrt und die Einwirkung des Friedensvertrages** von Generaldirektor Hermann Hecht, Mannheim . . . . 2,—

Heft 9 Zwei Vorträge. 1. **Die französischen und schweizerischen Pläne für die Schiffbarmachung des Rheins zwischen Straßburg und Basel** v. Oberbaurat a. D. Dr. Kupferschmidt, Karlsruhe. 2. **Die Häfen als Vermittler der Zusammenarbeit zwischen Schiffahrt und Eisenbahn** v. Generaldirektor Jaeger, Mannheim 2,—

Heft 10 **Wirtschaftspolitische Fragen der Binnenschiffahrt** von Dr. Walter Schmitz, Duisburg. Vortrag gehalten am 10. Sept. 1921 auf der 14. ordentlichen Hauptversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen . . . . 2,—

Heft 11 **Die Entwicklung des Verkehrs in den Dortmund-Ems-Kanal-Häfen Dortmund u. Münster** unter dem Einfluß des Krieges und des Rhein-Weser-Kanals, von Dr. Friedrich Sirringhaus, Münster . . . 4,—

Heft 12 **Ueber die wirtschaftlichen Größen von Binnenschiffen** von Dr. Werner Teubert, Potsdam 2,—

Heft 13 **Die Eisenbahnausrüstung von Häfen** von Geh. Baurat Professor Hirsch, Hafenbaudirektor a. D., Aachen . . . . 2,—

Heft 14 **Die internationalen Stromakte.** a) Die Donauakte . . . . 2,—

b) **Praktische Literatur:** G.-Mk.

Rheinschiffahrts - Lexikon von Direktor Karl Dunkelberg, 2. bedeutend erweiterte Auflage. Erklärung der Fachausdrücke für den Geschäfts- und Gerichtsgebrauch. Mit Schiffsplänen nebst Beschreibungen und vielen Abbildungen 6,50

Vom Schleppen und Fahren von Direktor Karl Dunkelberg, 3. vermehrte Auflage. Schiffahrtsrechtliche Betrachtungen und Winke 2,50

Mitgliederverzeichnis (Rheinschiffahrtsadreßbuch) des Vereins zur Wahrung d. Rheinschiffahrtsinteressen 2,50

Nordwestdeutscher Kanalkalender. Ein Handbuch für die westdeutschen Wasserstraßen. (Letzte Ausgabe 1922) . . . . 3,—

Schiffahrtssignale und Zeichen auf den westdeutschen Wasserstraßen einschl. der Weser, herausgeg. von der Schiffahrtsabteilung beim Reichsverkehrsministerium 1,50

Die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort von Dr. Schröter und Dr. Reichert. Eine Denkschrift zum zehnjährigen Bestehen . . . . 3,—

Antwerpen—Rotterdam und ein Rhein - Maas-Schelde-Kanal von Dr. W. Warsch . . . . 2,—

2. Materialien des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen.

a) **Polizeiverordnungen:** G.-Mk.

Rheinschiffahrts - Polizeiordnung von 1913. Mit bildl. Darstellung der vorgezeichneten Signale. Durchgesehen von der Rheinstrombau-Verwaltung 1,25

Auswahl besonderer Polizei-Verordnungen und Bekanntmachungen für die Rheinschiffahrt, die außer der Rheinschiffahrts - Polizeiordnung in den deutschen Rheinuferstaaten dauernd gelten . . . . 1,—

Holländische Schiffahrts-Polizeiverordnungen . . 1,—

Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle vom 29. Dezember 1922 . . . 1,—

Polizeiverordnung für die staatlichen und städt. Häfen des Gemeindebezirks Duisburg 0,75

b) **Tarife und dergl.**

Tarife aus den westdeutschen Kanälen. 1. Tarif für die Schiffahrtsabgaben auf den westdeutschen Kanälen im besetzten Gebiet. 2. Schlepplohntarif für die westdeutschen Kanäle im besetzten Gebiet . . . 0,50

Wasserstandbuch zum täglichen Eintragen der Wasserstände 2,50

3. Kartenmaterial des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen.

a) **Schiffahrts- und Industriekarte des Rheins Maßstab 1:10000 in 4 Teilen.** G.-Mk.

Teil I. Von Lobith-Köln-Niehl, 32 Blätter. Entfernung 186,6 km, plano in Mappe 40,—, geb. in Atlasform 46,—

Teil II. Köln-Niehl-Bingen, 32 Blätter. Entfernung 167,6 km, plano in Mappe 40,—, geb. in Atlasform 46,—

Teil III. Bingen-Mannheim-Rheinau, 24 Blätter. Entfernung 113,7 km, plano in Mappe 40,—, geb. in Atlasform . . . . 46,—

Teil IV. Mannheim-Rheinau-Straßburg, 27 Blätter. Entfernung 117,2 km, plano in Mappe 40,—, geb. in Atlasform . . . . 46,—

Teil V. (In Vorbereitung) Deutsch-Niederländische grenze Rotterdam (über die Waal) Schildam-Vlaardingen. 33 Blätter. Entfernung 137,4 km . . . . .

Kapitänsband Strecke Coblenz-Bingen der Rheinstrecke. Auszug aus der Rheinkarte 12 Blätter, geb. in Atlasform . . . . 20,—

Karte der Duisburg - Ruhrorter Häfen mit einer Ziffernerklärung 2.50 Mk., Einzelkarten 1,20

b) **Schiffahrts- und Industriekarte des Mains Maßstab 1:10000**

Teil IIIa. Gustavsburg - Frankfurt - Fechtenheim. 11 Blätter. Entfernung 45,5 km, plano in Mappe 16,50 geb. in Atlasform 22,50

c) **Karte der nordwestdeutschen Wasserstraßen,** Maßstab 1:125000 in 4-Farbendruck, bestehend aus 4 Blättern plano 25.— Mk., auf Leinen als Wandkarte 49,—

d) **Deutsche Rheinkarte von Rotterdam - Basel,** Maßstab 1:500000 in 2-Farbendruck, plano 4,— Mk. auf Tauenpapier als Wandkarte . . . . 7,—

Die Preise verstehen sich ausschließlich Porto und Verpackung. — Prospekte werden auf Wunsch zugesandt.

Linden-Rhederei
G. m. b. H.
DUISBURG
Vertreter: St. Goar / Fernsprecher 32

Drahtanschrift: Lindenrhederei. Fernsprecher: 4648 und 4649

Geschäftsstellen:

NEUSS	KÖLN	MAINZ
	Fernsprecher	
821, 822	B 5339	4387, 4388

FRANKFURT a. M.	MANNHEIM
Fernsprecher	
Hansa 5307, 637	352, 6203, 6255, 6256

80

Eigene
Rad- und Schrauben-Dampfer sowie Rhein- und Kanalkähne.

Ad. Linden
Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H.
DUISBURG
Gegründet 1813

Drahtanschrift: Adlinden. Fernsprecher: 4645, 4646, 4647, 4404

Zweigniederlassungen:

NEUSS	KÖLN	MAINZ
	Fernsprecher:	
821, 822	B 5339	4387, 4388

FRANKFURT a. M.	MANNHEIM
Fernsprecher:	
Hansa 5307, 637	352, 6203, 6255, 6256

Läger,
Umschlagplätze und Siebwerke in Duisburg, Neuß, Gustavsburg, Frankfurt und Mannheim * Brikettfabrik in Mannheim.

Stadthafen Münster i. W.
Im Mittelpunkt am Dortmund-Ems-Kanal gelegen.
Bahnanschluß an die Staatseisenbahn und Westfälische Landes-Eisenbahn.
Ausgestattet mit Dampfkran-Anlagen, großen Lagerhäusern, Werfthallen und Lagerplätzen.
Zollniederlage und Zollabfertigung am Hafen im städtischen Lagerhaus.

Günstiges Industrie-Gelände
zu verkaufen
oder als Lagerplätze zu verpachten. 42

Näheres durch die
Städtische Hafenverwaltung Münster i. W

Westfälische Speditions-Gesellschaft
mit beschränkter Haftung
DORTMUND

167

WESPEG

Drahtanschrift „Wespeg“

Fernsprecher: 701, 702, 703.

Abteilung I.
Verfrachtungen a. d. westdeutsch. Kanälen. Moderne große Verladebrücke. 4 Portalkräne und Lagerhäuser für Stück- u. Massengüter, Getreidespeich. m. Elevator, Reinigungs- u. Sortierungs-Maschinen Oeffentliche Zoll-Niederlage.
Büro: Speicherstr. 2.

Abteilung II.
Handels-Abteilung für Baustoffe. Lieferung von Zement, Kalk, Tonrohren, Mauer-, Putz-, Rhein- und Schlackensand, Beton- und Gartenkies, Schwemmsteinen usw., waggon- und schiffsweise, sowie ab Lager Dortmund-Hafen.
Büro: Sandweg 1.

Zweigniederlassung Hamm.

Bayerische Transportgesellschaft
vorm. **Theod. Fügen G. m. b. H.**

Ludwigshafen a. Rh. – Mannheim – Kehl i. Bad. – Regensburg – Rotterdam – Antwerpen

∴ Spedition, Schiffahrt, Lagerung, Sammeldienst ∴

Getreide-Elevatoren, Silos, Schüttböden, Kranenbetrieb

16

Draht-Nachrichten: „BAVARIA“ für Regensburg: „Bayerntransport“ — Fernsprecher in Ludwigshafen Nr. 2005 bis 2008

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg; verantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 6
21. Juni

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

Vereinigte Spediteure u. Schiffer

Rheinschiffahrts-Ges. m b. H., Mannheim

Telegramme: **Rheinstrom.**

Niederlassungen: **Duisburg-Ruhrort, Frankfurt a. M., Aschaffenburg, Mainz, Kehl, Straßburg i. E., Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen**

Vertretungen: **Karlsruhe, Köln, Berlin, Basel, Zürich.**

Erstklassiger Schiffs- und Schleppdampferpark, Schwimmkranen.

56

Kranenanlagen, Lagerhäuser und Lagerplätze in Mannheim und Duisburg-Ruhrort.

Spezialität **Massentransporte auf dem Rhein von den Seehäfen bis Basel und umgekehrt, sowie auf allen mit dem Rhein in Verbindung stehenden Wasserstraßen**

Schleppdampfer 1700 PS.

Christof Ruthof

Schiffswerften u. Maschinenfabrik

Mainz-Kastel-Rhein

49 **Regensburg — Donau**

Seitenrad- und Schraubendampfer
Motorschiffe
Schleppkähne und Tankschiffe

Schlepptroßwinden, Troßklemmen
Schiffs-Hilfswinden.

Joseph Schürmann G. m. b. H.

Reederei u. Kohlengroßhandlung
DUISBURG.

Eigene Rad- u. Schraubendampfer sowie Rhein- u. Kanalkähne.

Fernruf: Amt Duisburg-Süd 6230, 6231, 6232, 6233, Magazin 3766.

112 Vertretungen
in Cöln, St. Goar, Mainz, Mannheim und Kehl.

Drahtanschrift: **Reederei Schürmann, Duisburg.**

Rhein-Erfthafen Neuss

Industrie- und Handelshafen

5000 Morgen Hafen- und Industriegelände mit Hafen-, Bahn-, Elektrizitäts- und Gasanschluß / Zentrale Lage / Bedeutender Eisenbahnknotenpunkt / Gut gelegener Umschlagsplatz für Kohlen und Braunkohlen nach dem Oberrhein und über die Kanäle sowie für Sendungen nach und von den Industriegebieten M.-Gladbach, Düren, Stolberg, Aachen.

Günstig gelegene Plätze für Speditions- und Lagerzwecke Getreidespeicher / Eigener Schleppdamferverkehr nach den Nachbarhäfen / Rhein- und Seedampferverbindungen.

Reichsbank, Deutsche Bank, Schaffhausen'scher Bankverein, Dresdener Bank, Handelskammer, Finanzamt, Hauptzollamt mit Nebenstelle am Hafen, Rheinschiffahrtsgericht. 176

Auskunft erteilt die Städt. Hafenverwaltung

Joh. Knapp, Duisburg-Ruhrort (Schifferbörse) Sachverständiger Schiffsmakler

Brief-Adresse: Johann Knapp Duisburg-Ruhrort, Schifferbörse

Telegramm-Adresse: Knapp, Duisburg-Ruhrort

Fernsprecher: Amt Duisburg-Nord Nr. 6486—6488

An- u. Verkauf von Schiffen, Schleppdampfern u. sonstigen Fahrzeugen jeder Art und Beschaffenheit für sämtliche Wasserstraßen und Kanäle.

In- und Ausland ständig auf der Schifferbörse vertreten.

Bank-Konto: Direktion der Diskonto-Gesellsch. Mülheim-Ruhr

Privat-Wohnung: Mülheim-Ruhr Dimbeckstraße 32

Privat-Fernsprecher: Amt Mülheim-Ruhr Nr. 1675

Generalagentur der Assekuranz-Union von 1865 zu Hamburg. — Casco- und Transport-Versicherung.
Deutsche Schiffshypotheken-Beleihung auf Schiffe und Schleppdampfer. 38

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 6
21. Juni

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1,50 Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionierter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
5. Elbe-Ostsee-Kanal-Verein E. V. zu Wismar.
6. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
7. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
8. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
9. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
10. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
11. Ostpreußischer Verein für Binnenschiffahrt, Königsberg i. Pr.
12. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
13. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
14. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
15. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
16. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
17. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
18. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
19. Verein für Binnenschiffahrt in Schlesw.-Holstein E.V., Kiel, Schloßgart.14.
20. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
21. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W., Rathaus.
22. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
23. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
24. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
25. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Nachruf.

Unser langjähriges, treues Mitglied, Herr

Oberbürgermeister

Heinrich Köhler

in Worms ist am 2. Juni 1924 in Darmstadt verschieden. Der Heimgegangene gehörte auch dem Vorstande unseres Vereins seit 1913 an und hat an seinen Arbeiten stets regen Anteil genommen. Der Zentralverein betrauert den Tod dieses mit glänzenden Geistesgaben und reichstem Wissen ausgestatteten Mannes auf das Tiefste und wird sein Andenken stets in höchsten Ehren halten.

Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Dr. h. c. Fr. Ott
Generaldirektor, Vorsitzender.

Syndikus Schreiber
Geschäftsführer.

Allgemeiner Teil.

Jahreshauptversammlung 1924.

Am 30. Mai d. J. fand in Berlin im Vereinshaus Deutscher Ingenieure die diesjährige Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, unter Leitung des Vorsitzenden, Herrn Gen.-Dir. Dr. h. c. Ott, Köln, und unter Teilnahme von Vertretern zahlreicher Reichs- und Länderbehörden sowie von Gästen und Mitgliedern des Vereins statt. Auf die Eröffnungsansprache und Begrüßungsworte des Vorsitzenden folgte der Geschäftsbericht über das Jahr 1923, den der Geschäftsführer des Vereins, Herr Schreiber, Berlin, in folgenden Ausführungen erstattete:

Mir fällt die undankbare Aufgabe zu, Ihnen über das Geschäftsjahr 1923 einen Bericht zu geben. Undankbar einmal, weil ich in dem größten Teil des Berichtsjahres die Geschäfte des Zentralvereins nicht selbst geführt habe und dann auch, weil ich hier über eine Zeitspanne berichten muß, die wohl als ein schwarzes Kapitel in der Geschichte des Zentralvereins bezeichnet werden kann. Der Zerfall unserer Währung drohte auch das feste Gefüge unseres Zentralvereins zu lockern. Die in der Verwaltungsratsitzung am 9. 12. 23 festgesetzten Beiträge für das Jahr 1923 erwiesen sich bald als vollständig unzulänglich. Um die unbedingt notwendigen Gelder zur Aufrechterhaltung der Geschäftsführung herein zu bekommen, mußten Beitragsnachforderungen auf Nachforderungen an unsere, unter dem Verfall unserer Währung ebenfalls schwerleidenden Mitglieder gestellt werden. Nur dadurch, daß unsere Büroräume und unser Personal vorübergehend dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, e. V., Duisburg, zur Verfügung gestellt wurden und die übrigen später dem Zentralbüro angeschlossenen Verbände enentgeltlich die zu leistenden Arbeiten übernahmen, war es möglich, unserem Zentralverein über die Krisenzeit des Jahres 1923 hinweg zu helfen. Daß unter diesen traurigen Verhältnissen manch treues Mitglied gezwungen wurde, seine Mitgliedschaft vollständig aufzugeben, ist bedauerlicherweise festzustellen.

Die Höhe der Beiträge für das 1. Quartal 1923: z. B. für Einzelmitglieder 500 M. im Vergleich mit der Höhe des Beitrages für das 3. Quartal 1923: Einzelmitglieder 56 000 M reden eine allzu deutliche Sprache und beleuchten schlaglichtartig die damaligen Verhältnisse.

Die Zahl der Mitglieder betrug am 1. Januar 1923 1011 und ging bis zum 31. 12. 23 auf 791 Mitglieder zurück. Durch Tod verlor der Zentralverein 12 Mitglieder. Der Verlust von 220 Mitgliedern im Jahre 1923 ist wohl zum Teil mit darauf zurückzuführen, daß wir durch die wirtschaftlichen Verhältnisse gezwungen waren, im Juli die Herausgabe unserer Zeitschrift vorübergehend einzustellen. Mit der Einstellung unserer Zeitschrift war ein wichtiges Bindeglied zwischen den Mitgliedern, dem Verwaltungsrat und der Geschäftsführung fortgefallen. In Erkenntnis des unbedingten Erfordernisses, unsere Zeitschrift wieder herauszugeben, hat der Vorstand, der Verwaltungsrat und die Geschäftsführung nichts unversucht gelassen, um dieses Ziel zu erreichen. Noch kurz vor Ablauf des Jahres 1923 sollte, — nachdem diesbezügliche Verhandlungen mit der Rhein-Verlags-G. m. b. H., Duisburg, die vom Rheinverlag sehr entgegenkommend geführt wurden, zum Abschluß gekommen waren, — die Zeitschrift für Binnenschiffahrt wieder herausgegeben werden. Das ließ sich aber leider aus zwingenden Gründen nicht verwirklichen. Die Zeitschrift konnte erst im Januar 1924 wieder erscheinen. In bezug auf Einberufung von Versammlungen mahnten die unglücklichen Verhältnisse des Jahres 1923, ganz abgesehen von den finanziellen Schwierigkeiten unseren Verein zur Vorsicht. Die ordentliche Hauptversammlung fand am 25. Mai in Regensburg statt. (Ausführlicher Bericht findet sich in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Heft 6 vom 15. Juni 1923.) Verwaltungsratssitzungen wurden am 19. Februar, 24. Mai und 17. Dezember abgehalten. Daneben haben auch verschiedene Besprechungen mit den Berliner Herren unseres Verwaltungsrats stattgefunden.

Daß unter den obwaltenden Umständen nach außen hin auch die Tätigkeit des Zentralvereins beeinträchtigt wurde, liegt auf der Hand. Um so eifriger und eingehender wurden alle Anfragen und laufenden Arbeiten, die Unterstützung von Ratsuchenden in Fragen der Binnenschiffahrt erledigt. Unsere recht umfangreiche Fachbibliothek wurde von Mitgliedern und vor allem von Studierenden, in erheblichem Maße in Anspruch genommen, insbesondere wurde den Studierenden weitgehendste Unterstützung durch Rat und Zurverfügungstellung von Material zuteil. Durch diese Förderung der wissenschaftlichen Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt glaubt die Geschäftsführung des Zentralvereins der Deutsßen Binnenschiffahrt gute Dienste im Jahre 1923 geleistet zu haben.

Der bisherige Geschäftsführer des Zentralvereins, Herr Major a. D. Punt schied am 1. Oktober nach fast dreijähriger verdienstvoller Tätigkeit aus dem Dienste des Zentralvereins aus. Die Geschäftsführung wurde von diesem Zeitpunkte ab von dem Vortragenden übernommen. Zwecks größerer Kostenersparnis, aber auch aus sachlichen Gründen schloß sich der Zentralverein am 1. November v. J. dem Binnenchiffahrtszentralbüro an, dem nachstehende Verbände angeschlossen sind:

Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt,
Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V.,
Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen, e. V.

und die Gruppe Märkische Wasserstraßen des A.G.V.f.B. und verw. Gewerbe e. V. Das Büro in der Kantstraße 140 wurde aufgegeben und nach Herwarthstr. 3a verlegt. Der Eigentümerin dieses Hauses, der Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrtsgesellschaft, gebührt auch an dieser Stelle der Dank des Zentralvereins für ihr großzügiges Entgegenkommen bei Ueberlassung und Einrichtung des neuen Büros.

Durch die bürotechnische Zusammenlegung der verschiedenen Schiffahrtsverbände wurde Hilfspersonal frei und das verbleibende durch intensivere Arbeit voll beschäftigt. Weiter konnte an Licht, Miete, Heizung u. a. m. gespart werden. Wohl der Hauptwert der Zusammenlegung der Büros liegt aber in der gegenseitigen Unterrichtung und Unterstützung der einzelnen Verbände, die zum Teil recht erhebliche Vorteile gebracht hat. Durch die Zusammenlegung der Büros wird die Selbständigkeit des Zentralvereins in keiner Weise berührt.

Zur Unterstützung der praktischen Binnenschiffahrt ist der dem Zentralverein angeschlossene Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt eifrig tätig gewesen. Von den vom Reichsausschuß bearbeiteten Angelegenheiten können die Bestrebungen auf Erlangung der Wasserumschlagstarife als die wichtigsten bezeichnet werden. Obwohl der Reichseisenbahnrat in seiner Sitzung am 21. 3. 23 beschlossen hatte, daß entsprechende Tarifvorlagen mit allertunlichster Beschleunigung vom Reichsverkehrsministerium dem Reichseisenbahnrat unterbreitet werden sollen, konnte trotz eingehend begründeter Anträge seitens des Reichsausschusses und der ihm angeschlossenen Körperschaften im Jahre 1923 nicht erreicht werden, daß die auch von einem großen Teil der Wirtschaft als dringlich bezeichneten Wasserumschlagstarife zur Einführung gelangten. Selbst der in jener Sitzung des Reichseisen-

bahnrats beschlossene, vom Reichsverkehrsministerium ausgearbeitete und angenommmene Ausnahmetarif 6n für den Wasserumschlag von Ruhrkohle harrt noch immer der Inkraftsetzung. Die Schädigung der Binnenschiffahrt durch die derzeitige Eisenbahntarifpolitik trat im Berichtsjahre mehr und mehr zu Tage.

Es würde zu weit führen, alle Anträge und Eingaben an die Behörden, die im Berichtsjahre gestellt worden sind, anzuführen. Nur einige wenige für die Binnenschiffahrt besonders wichtige vom Reichsausschuß bearbeitete Fragen mögen noch mitgeteilt werden. Der Reichsausschuß forderte mit Nachdruck eine bessere Vertretung der Binnenschiffahrt in den Industrie- und Handelskammern und in den Eisenbahnbeiräten. Soweit für die Binnenschiffahrt in den Bezirkseisenbahnräten keine Vertretung vorgesehen war, sind Anträge an die Eisenbahndirektionen in Erfurt, Frankfurt a. M., Stuttgart, Hannover und Berlin gestellt worden. Ein gewisses Entgegenkommen der Behörden ist hier festzustellen. Die Frage der Vertretung in den Wasserstraßenbeiräten ist vom Reichsausschuß mit den ihm angeschlosenen Körperschaften eingehend bearbeitet und diesbezügliche Anträge gestellt worden. Die Angelegenheit ist z. Zt. vom Reichsverkehrsministerium noch nicht entschieden.

Nach Einführung stabiler Zahlungsmittel ist der Reichsausschuß zwecks Abbau der Wasserstraßentarife, die drückend empfunden wurden, und Einführung eines 6klassigen Güterverzeichnisses beim Reichsverkehrsministerium vorstellig geworden. Letztere Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. In der Frage der Erhebung von Gebühren bei Eintragung von Ersatzschiffen für die an die Entente abgelieferten Schiffe ins Schiffsregister sind auf Grund von Eingaben an alle zuständigen Justizministerien der Länder Anträge gestellt worden, die den Erfog hatten, daß die Gebühren für die Eintragung von Binnenschiffen ins Schiffsregister niedergeschlagen bezw. zurückerstattet wurden.

Meine sehr geehrten Herren, ich möchte meinen Bericht nicht schließen, ohne auf die dem Zentralverein z. Zt. lebhaft beschäftigenden Fragen kurz einzugehen. Da ist zunächst der Ausbau unserer Zeitschrift! Welch Fülle von Arbeit und Ueberwindung von Schwierigkeiten die Wiederherausgabe unserer Zeitschrift erfordert hat, möchte ich hier nicht näher erläutern. Es war eine harte und schwierige Wiederaufbau-Arbeit, die mit der tatkräftigen Unterstützung der Rhein-Verlags-G. m. b. H., Duisburg, geleistet worden ist. Um die Zeitschrift überhaupt heraus zu bringen, erschien es notwendig, sich eng an die Zeitschrift „Der Rhein“ anzulehnen. Nachdem die Abonnentenzahl unserer Zeitschrift in letzter Zeit erfreulich gewachsen ist, werden wir die Zeitschrift wieder textlich selbständig herausbringen. Um das uns gesteckte Ziel, die Zeitschrift für Binnenschiffahrt als führende Fachzeitung Deutschlands und darüber hinaus Europas auszubauen, bedarf es noch tatkräftiger, zielsicherer Arbeit. Insbesondere erbitten wir die Mitarbeit unserer Wissenschaftler. Auch mit ausländischen Kreisen, die der Binnenschiffahrt ihrer Länder nahestehen, so mit Wissenschaftlern Rußlands und Italiens, haben wir Fühlung und Verbindung aufgenommen und bereits Belege für ihr Interesse und ihre Mitarbeit in Händen. Wir bedürfen aber auch der Förderung durch unsere Zentralbehörden, insbesondere der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums, die wir gebeten haben, der Schriftleitung unserer Zeitschrift von wichtigen Bekanntmachungen und Verordnungen Kenntnis zu geben und den Beamten ihre Mitarbeit zu gestatten. Bei dem großen Verständnis, das vor allem die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums den Wünschen der deutschen Binnenschiffhart bisher entgegengebracht hat, erhoffen wir einen guten Erfolg unserer Eingabe.

Wir haben uns auch die früher kostenlose Abgabe unserer Zeitschrift an unsere Mitglieder zum Ziel gesetzt. Wann dieses Ziel erreicht wird, läßt sich noch nicht voraussagen, es hängt ganz von der Weiterentwicklung unserer Zeitschrift ab, die eng verknüpft ist mit der Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland überhaupt. Die gegenwärtigen und zukünftigen Verhältnisse Deutschlands werden von namhaften Wirtschaftskennern nicht als günstig bezeichnet. Ganz im Gegensatz hierzu das Ausland! In dem jetzt in der Oeffentlichkeit viel besprochenen Dawesschen Gutachten ist bekanntlich die Zukunft Deutschlands optimistisch beurteilt worden. In dem Gutachten heißt es im Teil I, Abschnitt 5 wie folgt: Im Absatz 2 unter „Deutschlands wirtschaftliche Möglichkeiten“: Deutschlands wachsende und arbeitsame Bevölkerung, sowie seine große technische Begabung, der Reichtum seiner Materialquellen, die Entwicklung seiner Landwirtschaft auf fortschrittlichen Bahnen, seine hervorragende, technische Wissenschaft, all diese Faktoren gesatten uns einen hoffnungsvollen Ausblick auf seine künftige Produktion.

Wir können nur sehnlichst wünschen, daß die ausländischen Sachverständigen-Gutachter mit diesen Ausführungen Recht behalten. Auch wir vertrauen auf die gesunden Kräfte, die in unserer Nation vorhanden sind und haben ein felsenfestes Vertrauen zu einer besseren Zukunft unseres Vaterlandes!

In der Aussprache über den Bericht ergriff zunächst Herr Dr. Schmitz, Duisburg, das Wort zu folgenden Ausführungen:

„Gestatten Sie mir eine kurze Ergänzung, die sich auf Fragen bezieht, die gerade im Augenblick besonders akut sind. Es handelt sich einmal um die Frage der Organisation der Wasserstraßenverwaltung. Sie wissen, daß nach der Reichsverfassung die beiden Großverkehrsmittel, Eisenbahn und Wasserstraßen, der Reichsverwaltung unterstellt werden sollen. Auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens sind die Arbeiten durchgeführt; die Frage scheint in dieser Hinsicht geklärt zu sein; denn etwa noch vorhandene Bestrebungen, die Eisenbahnen wieder den Bundesstaaten zu übertragen, dürften angesichts der durch das Sachverständigen-Gutachten geschaffenen Lage irgend welche Aussicht auf Erfolg nicht mehr haben. Dagegen glaube ich aus Pressenachrichten und aus dem langsamen Gange der Arbeiten bei der Durchführung des bekannten Artikels der Reichsverfassung über die Uebernahme der Wasserstraßen auf das Reich schließen zu dürfen, daß die Frage der Einführung der Reichsverwaltung für die Wasserstraßen auf gewisse Widerstände und Hemmnisse stößt. Es erscheint daher gegenwärtig auf dieser Tagung, auf der die maßgebenden und führenden Kreise der Binnenschiffahrt und des Hafenwesens und der Beteiligten, die an den Wasserstraßen Interesse haben, zusammen sind, angezeigt, daß wir dieser Frage gedenken, und ich möchte, eng anschließend an die Erfahrungen der vergangenen 5 Jahre, über das, was die Reichsverwaltung der Wasserstraßen, nicht ohne Kritik unsererseits, in positiver Richtung geleistet hat, folgendes ausführen:

Ich darf zunächst auf die Baufragen eingehen und wohlbegründete Zweifel äußern, ob wohl in Süd- und Südwestdeutschland die Arbeiten auf dem Gebiet des Ausbaues der Wasserstraßen einen solchen Fortschritt in der schwierigsten Zeit, die das Reich erlebt hat, genommen hätten, wenn nicht das Reich selbst sowohl in der Organisation als auch in finanzieller Hinsicht gerade die Bestrebungen Süd- und Südwestdeutschlands auf das stärkste unterstützte, förderte und wohl auch maßgebend beeinflußte. Ich glaube, daß das Reichsverkehrsministerium hier ein wesentliches Stück der Fortsetzung der Baupolitik, die wir mit dem Kriegsausbruch einstellen mußten, betrieben hat. Wesentlich ist dabei die finanzielle Mitwirkung gewesen. Ob die Fortsetzung solcher Arbeiten ohne Mitwirkung und ohne Leitung des Reiches bei der Finanzierung möglich gewesen wäre und in Zu-

kunft bei anderen Bauaufgaben möglich sein wird, — ich denke dabei besonders an die Fortsetzung des Baues des Mittellandkanals — darf bezweifelt werden. Das Ziel des Ausbaues der Wasserstraßen besteht ja nicht nur darin, die Wasserkräfte auszunutzen. Wir müssen vielmehr vom Standpunkt der Binnenschiffahrt und gleichzeitig im Interesse des Verkehrs und der Volkswirtsschaft verlangen, daß die Ausnutzung der Wasserkräfte in der Not der Zeit nicht das alleinige Ziel wird, sondern die deutsche Baupolitik in großzügiger Form gleichzeitig die Herstellung von Wasserstraßen verfolgt. Und es erscheint wichtig, auszusprechen, daß die weitere Durchführung dieses großen verkehrspolitischen Gedankens, der bekanntlich auch mit dem Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Schiffahrt in Verbindung steht, nicht unter Schwierigkeiten verfassungsrechtlicher oder politischer Art leiden darf, sondern daß er mit Tatkraft betrieben werden muß. Wir würden gegen Regulierungs- und Kanalisierungsarbeiten lediglich zur Gewinnung von Kraft entschieden Einspruch erheben müssen. Die finanziellen Verhältnisse sind es gerade in heutiger Zeit gewesen, die schon dazu geführt haben, wenn ich richtig unterrichtet bin, daß im Gebiet der Neckar-Kanalisation die Arbeiten nur noch unter dem Gesichtspunkt der Gewinnung von Kraft ausgeführt werden.

Wenn wir an die Baupolitik der Zukunft denken, so möchte ich aus der allerletzten Zeit hervorheben, daß es auf die Initiative des Reichsverkehrsministeriums zurückzuführen ist, wenn auf Grund von Anregungen aus Magdeburg der Plan der Vollendung des Mittellandkanals, die wohl als die wichtigste Bauaufgabe anzusehen ist, wieder zur Erörterung gestellt wurde. Die Aussprache ergab die Schwierigkeit der finanziellen Frage. Diese aber lediglich zu lösen mit einem Lande oder unter Führung eines Landes, obwohl viele beteiligt sind, erscheint kaum möglich; nur eine Zentralstelle wird hier unter den heutigen großen Schwierigkeiten Erfolg haben. Ich glaube, aus der Zusammenfassung der Arbeiten dürfen wir die Hoffnung auf den Erfolg bei diesen Plänen schöpfen.

Ein weiteres großes Gebiet, dessen sich in den letzten 5 Jahren das Reich, sei es das Auswärtige Amt, sei es die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums oder das Wiederaufbauministerium, angenommen haben, ist das der Durchführung des Friedensvertrages.

Die Beteiligten sind sicherlich nicht immer mit den Auffassungen der maßgebenden Instanzen in den Ministerien einverstanden gewesen; sie erkennen aber an, daß ohne eine solche Fürsorge und leitende Arbeit bei diesen überaus schwierigen Fragen, die besonders große Anforderungen an die amtlichen Unterhändler der Reichsbehörden gestellt haben, der Schaden, der der Schiffahrt zugefügt und allerdings immer bitter schwer — namentlich für die Rheinschiffahrt — gewesen ist, nicht in dem Umfang, wie es geschehen ist, hätte eingeschränkt werden können. Ich glaube, ohne den Persönlichkeiten, die in den Ministerien der Länder für diese Fragen auch zuständig sind, zu nahe zu treten, sagen zu dürfen, daß die Länder in diesen Fragen durchweg eine mehr passive Haltung eingenommen haben, indem sie diese Verhandlungen mit dem Auslande auch in der Vorbereitung fast ganz dem Reiche überließen.

Was sodann die innere Verwaltung der Wasserstraßen betrifft, wie sie jetzt besteht, die sich durch eine gewisse Zwiespältigkeit auszeichnet, insofern die Beamten der Verwaltungsbehörden Länderbeamte mit Reichsaufgaben sind und auch natürlich in dem alten Vorgesetztenverhältnis stehen, so kann es naturgemäß für jeden Praktiker, mag er in der Verwaltung oder in der Wirtschaft stehen, nur klar sein, daß sich daraus für eine durchgreifende, klare, einfache und möglichst leicht arbeitende Verwaltungsführung Schwierigkeiten ergeben müssen, die sowohl auf dem Gebiet der Zuständigkeit wie auch der Beamtendisziplin liegen.

Endlich, m. H., möchte ich nicht unterlassen, noch ganz besonders auf die großen außenpolitischen, finanz- und wirtschaftspolitischen Arbeiten hinzuweisen, die in den nächsten Jahren, wie die letzten Jahre ja auch schon gezeigt haben, bei den internationalen Stromkommissionen vorliegen. In bezug auf die Elbe ist zu sagen, daß für diese die Finanzierung der Stromarbeiten durch die neue Elbeakte in internationalrechtlicher Hinsicht geklärt ist. Daß diese Frage eine gesamtdeutsche Frage ist und unter dem Gesichtspunkt der gesamtdeutschen Interessen zu behandeln ist, ist ohne weiteres klar. Und allen, die Gelegenheit haben, in die Durchführung der Verhandlungen solcher internationalen Kommissionen, ihren Geschäftsverkehr und in die Vorbereitungen unmittelbar hineinzusehen, hat sich doch als Ergebnis aus den Erfahrungen eingeprägt, daß hier das Reich, und zwar die Schiffahrtsabteilung des Auswärtigen Amts und die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums naturgemäß aus der Sachlage heraus eine ganz bedeutende Aufgabe erhalten haben.

Was den Rhein betrifft, wo die Verhältnisse in den letzten Jahren ja ungewöhnlich schwierig waren, namentlich im vergangenen Jahre, so kann ich aus unmittelbarer Beobachtung sagen und mit Dank feststellen, daß hier ein vertrauensvolles Zusammenarbeiten zwischen den Vertretern der Länder und dem Reiche vorhanden ist, daß hier sowohl bei den Vorbereitungen wie in den offiziellen Verhandlungen die Vertreter des Reiches die Führung gehabt haben und die Vertreter der Länder auch gern den Vertretern des Reiches die Führung überlassen haben.

Ich fasse meine Meinung dahin zusammen, daß nach den vorliegenden Erfahrungen und angesichts der schwierigen Verhältnisse, in denen wir stehen und unter denen wir auch künftig leben werden, unter denen wir aber den Ausbau der deutschen Wasserstraßen nicht zurückstellen wollen, die Vereinheitlichung des Wasserstraßenwesens unter Führung des Reiches im Interesse der deutschen Volkswirtschaft und auch im Interesse der Länder in kurzer Zeit ihre Lösung finden muß; der gegenwärtige Zwitterzustand ist der Erfüllung der großen Aufgaben, die auf diesem Gebiete liegen, abträglich.

Dann wäre noch ein Wort über das Sachverständigen-Gutachten zu sagen, an dessen Durchführung auch die Binnenschiffahrt ein unmittelbares Interesse nehmen muß. Im Reichswirtschaftsministerium ist ein Ausschuß gebildet worden, der die Frage der Industrieobligationen, insbesondere ihrer Verteilung auf die Hauptgewerbezweige der deutschen Volkswirtschaft prüfen soll. Das Sachverständigengutachten sieht die Einbeziehung der Schiffahrt, des Handels und der Industrie in den Kreis derjenigen Gewerbezweige vor, auf die diese Obligationen umgelegt werden sollen. Es ist an sich naturgemäß überaus schwierig, von den großen Lasten, die dem deutschen Volke auferlegt werden sollen, bestimmte Gewerbestände auszunehmen. Solche Ausnahmen dürfen nur aus zwingenden Gründen erfolgen. Aber daß für die Binnenschiffahrt, namentlich die Rheinschiffahrt solche zwingende Gründe vorliegen, dürfte nicht zweifelhaft sein. Sie bestehen zunächst aus sozialen Gründen für die Kleinschiffahrt. Aber auch für die Großschiffahrt nicht nur des Westens, sondern auch in bezug auf die Oder und Elbe, die ja ebenfalls, wenn auch in wesentlich geringerem Maße als der Rhein, Sonderlasten aus dem Friedensvertrag zu tragen hatten, muß geltend gemacht werden, daß hier durch eine Reihe von Jahren hindurch dem Gewerbe für die Gesamtheit besondere Lasten auferlegt sind. Es geht mit diesen ständigen Sonderbelastungen nicht so

weiter. Ich kenne die heutige Verschuldung vieler früher kapitalkräftiger Firmen und ich glaube, daß wir gute Gründe haben, bei der Umlegung der Industrieobligationen eine Ausnahme für die Binnenschiffahrt zu fordern.“ (Lebhafter Beifall.)

Der Vorsitzende, Herr Gen.-Dir. Dr. h. c. Ott führte daraufhin aus: Herr Dr. Schmitz hat gebeten, festzustellen, daß in diesem Kreise dieselbe Auffassung herrscht, wie er sie dargelegt hat inbezug auf die Verreichlichung der Wasserstraßen, d. h. daß diese durch die Reichsverfassung gegebene Verreichlichung endlich einmal durchgeführt werden möchte. (Bravo.) Ich glaube, daß wir allesamt dieser Auffassung zustimmen werden. Ich stelle das fest, sofern aus Ihrem Kreise nicht gegenteilige Aeußerungen erfolgen. Das ist nicht der Fall.

Er hat dann weitergehend auf die außerordentliche schwere Belastung hingewiesen, welche die Binnenschiffahrt des Reiches durch den Vertrag von Versailles erlitten hat, je nachdem es sich um Ost-, Mittel- oder Westdeutschland handelt, allerdings in verschiedenem Grade, und daß diese schwere Belastung es rechtfertigt, daß die deutsche Binnenschiffahrt ausgeschlossen werde von den Lasten, die durch die Schaffung der Obligationen nach dem Dawesschen Gutachten der deutschen Volkswirtschaft auferlegt werden sollen. Ich kann das für meinen Teil nur unterstreichen, und auch aus meiner, ich glaube wohl sagen zu dürfen, gründlichen Kenntnis der Verhältnisse heraus bestätigen, daß die deutsche Binnenschiffahrt im Allgemeinen, diejenige des Westens im Besonderen, stark verschuldet ist. Es ist dies auch garnicht anders denkbar, angesichts der weitgehenden Enteignungen, die die Binnenschiffahrt erfahren hat und die sie noch fortgesetzt erfährt. Die Binnenschiffahrt des Westens ist noch immer in der Leistung begriffen, obwohl sie bekanntlich bereits erheblich vorgeleistet hat. Es handelt sich in der Tat um nichts mehr und nichts weniger als die Erhaltung der deutschen Flagge auf den internationalisierten Strömen. Dies mit aller Deutlichkeit auch an dieser Stelle auszusprechen, glaube ich, ist unsere Pflicht.

Ich frage demgemäß auch hier, ob aus Ihrer Mitte heraus andere Auffassungen geäußert werden. Das ist nicht der Fall. Ich stelle deshalb fest, daß in diesem Kreise die Auffassung allgemein geteilt wird, daß die deutsche Binnenschiffahrt von der Aufbringung besagter Obligationen ausgenommen werden muß.

M. H. Es ist dann im Geschäftsbericht die Reichsbahntarifpolitik gestreift worden. Es ist notwendig, noch kurz hinzuzufügen, daß, wenn eine Aenderung dieser Eisenbahntarifpolitik nicht eintritt, unsere Binnenschiffahrt ganz trüben Zeiten entgegengeht. Sie durchlebt heute schon trübe Zeiten. Aber sie werden sich in einem Maße weiter verschlechtern, daß ihr Bestand allen Ernstes in Frage gestellt ist. Wenn beispielsweise im Westen die Ruhrkohle in ihrem Absatzgebiet wesentlich infolge der Eisenbahntarifpolitik derart eingeengt ist, daß oberschlesische Kohle in Frankfurt a. M., in Mannheim, in Basel (Zuruf: Jn Hagen!) vor den Toren von Köln gegen die Ruhrkohle mit Erfolg konkurriert (hört, hört!), dann bedarf es keines weiteren Beweises mehr, daß die heutige Eisenbahntarifpolitik für die Wasserstraßen vernichtend ist. Es kann auch nicht anders sein. Sie alle, die sich mit dieser Frage befassen, wissen, daß das Staffeltarifsystem unmittelbar gegen die Binnenschiffahrt wirken muß, weil von keinem Umschlagplatz irgend eines Stromgebietes bis zur äußersten Reichweite hin Entfernungen bestehen, die in die ermäßigte Staffel des Staffeltarifes fallen.

Man hat früher bei der Eisenbahn die Einführung von Ausnahmetarifen in der Regel davon abhängig gemacht, daß dadurch nicht eine Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse im Wirtschaftsleben eintrete. Auch heute noch gilt dieser Grundsatz bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen. Das hat aber nicht die Einführung des Staffeltarifs verhindern können, der die Wettbewerbsverhältnisse im Reiche in einem nie gekannten Maße verschoben hat (sehr richtig!). Die Binnenschiffahrt hätte grundsätzlich gegen den Staffeltarif sein müssen. Sie tat es nicht im Hinblick darauf, daß der Staffeltarif im allgemeinen und nicht zuletzt im nationalen deutschen Interesse eine gewisse Berechtigung hat. Aber die Binnenschiffahrt hat von vornherein die Forderung erhoben, es müßten Ausgleichstarife geschaffen werden, die den Wasserverkehr in dem Rahmen, in dem er sich in der Vergangenheit bewegt hat, weiterhin zulassen. Das würde zu ermöglichen sein, wenn ein verständnisvolles Zusammenwirken zwischen Wasserweg und Schienenstraßen Platz griffe, so zwar daß die Massengüter von den Bahnen auf große Entfernungen nicht mit Verlust gefahren werden, sondern daß sie der Wasserstraße als ihrem natürlichem Verkehrswege überlassen werden. Bisher ist ein solches Zusammenwirken, das muß mit Bedauern festgestellt werden, nicht erzielt worden. Zwar hat der Reichseisenbahnrat schon im März v. J. einen Beschluß gefaßt, der die Notwendigkeit von Wasserumschlagstarifen betont, auch ist im Anschluß daran ein Wasserumschlagstarif für Ruhrkohle ausgearbeitet worden. Aber weder die Einführung des Kohlenumschlagstarifs noch Bildung von Wasserumschlagstarifen für sonstige Güter ist bis jetzt erfolgt. Ich glaube, auch hier dürfen wir wohl ohne Widerspruch in diesem Kreise feststellen, daß in dieser Weise nicht weiter verfahren werden darf, sondern daß die Eisenbahntarifpolitik ohne weitere Verzögerung eine Korrektur zu Gunsten der Binnenschiffahrt erheischt. Das erscheint umsomehr notwendig, wenn wir im Auge behalten, daß die Wasserstraßen in Zukunft wohl noch eine wesentlich erhöhte Bedeutung für unser deutsches Wirtschaftsleben gewinnen werden. Ich möchte diesen Gedanken nicht weiter ausführen, aber ich würde dankbar sein, wenn etwaige gegenteilige Meinungen zum Ausdruck kommen würden. Meldet sich jemand zum Wort? Das ist nicht der Fall. So stelle ich fest, daß in diesem Punkt auch Einstimmigkeit herrscht.

Weiter sprach im Anschluß an den Geschäftsbericht Herr Dir. Tillich, Kohlenkontor Mülheim-Ruhr, über die Frage der Kohlenumschlagstarife; „Es ist vorhin die Frage der Wasserumschlagstarife gestreift worden und ich danke vom Standpunkt des Kohlenkontors aus, für das ich in der Sache abreite, bestens für das allgemeine Interesse. Die Sache liegt heute sehr ernst. Die Ruhrkohle ist bis auf 100—150 km ab Zeche bedroht von der Konkurrenz fremder Kohle, ein Zustand, wie er uns noch nicht bekannt war. Die Wirkungen des A T 6, des Kohlenausnahmetarifs, sind so stark, daß auf sehr weite Entfernungen die Frachterhöhung nur gering ist. Deshalb dringt schlesische Kohle bis nach Westfalen vor. Es kommt hinzu, daß die Ruhr infolge der Micumverträge einerseits und der Regiefracht andererseits außerordentlich stark zu leiden hat und im Wettbewerb nicht bestehen kann. Ruhrstückkohle kostet beispielsweise 27.30 Mark und die jetzt zum ernstesten Wettbewerber gewordene oberschlesische — zu 80 % polnische — Stückkohle 18.60 Mark für die t, also ein Unterschied von fast 9 Mark die Tonne. Die Regiefracht erhöht die Ruhrkohle um durchschnittlich 2,50 Mark die Tonne, weil bis zur Regiegrenze Regiefracht zu zahlen ist und von da ab erst die Reichseisenbahn mit der Anfertigungsgebühr und den hohen Staffelsätzen des A T 6 einsetzt. Diese 2,50 Mark wirken sich so stark aus, daß Ruhrkohle, welche nach Berlin geht — würde sie ohne Regie-Vorfracht gefahren werden — nur so viel Fracht kostete, als wenn sie bis über Oppeln hinaus gefahren würde! Früher haben wir uns besonders im Interesse der oberrheinischen Schiffahrt und der oberrheinischen Um-

schlagplätze für die Wasserumschlagtarife eingesetzt, heute aber ist das Kampfgebiet verschoben; aus den Gründen, die ich soeben nannte, muß die Ruhrkohle sowohl auf dem Bahnwege, als auch auf dem Wasserwege um Existenz und Absatz kämpfen. Der Feind pocht an die eigenen Tore, denn mitten in Westfalen bekämpft uns oberschlesische Kohle. Mitteldeutsche Braunkohle hat sich infolge der Verhältnisse in unserem süddeutschen Absatzgebiet beispielsweise ungeheuer festgesetzt. Die mitteldeutsche Braunkohle hat sich in ihrer Förderung vervielfacht. Wir haben viele große Abnehmer dadurch verloren. Die Kesselfeuerungen sind vielfach umgebaut worden in der Zeit der Reparationslieferungen. Der Reichskohlenkommissar hat tatsächlich in der Zeit der Kohlennot, als die Ruhr für das Reich die Reparationsmengen fast allein lieferte, Umstellungen vorgenommen, und das mitteldeutsche Braunkohlensyndikat liefert jetzt da, wo die Ruhrkohle früher geschützt war und treue Abnehmer hatte. Süddeutschland, ebenso die Schweiz, sind für die Ruhrkohle Gebiete, welche wieder vollständig neu erobert werden müssen. Die Verhältnisse würden noch viel schlimmer sein, wenn manche Abnehmer in Süddeutschland, wo die Ruhrkohle ihr natürliches Absatzgebiet hat, sich nicht wieder auf die Ruhrkohle einstellten, denn Steinkohle mit 7- bis 8000 Wärmeeinheiten ist besser als ein wasserdurchtränktes Produkt von 2- bis 2700 Wärmeeinheiten. Aber das Gebiet muß wiedererobert werden, und da der Preisunterschied durch die Micumlasten, welche der Ruhr 25 % der Förderung ohne Entschädigung wegnehmen, ein so großer ist, so müssen eben alle Kräfte — auch die Binnenschiffahrt, Arbeitnehmer und Arbeitgeber, müssen sich daran beteiligen — mitwirken, damit die Wiedereroberung des süddeutschen Marktes möglich ist.

Was wir s. Z. gefordert haben — der Kampf geht 2½ Jahre — war Wegfall der Abfertigungsgebühr am Oberrhein, und darauf Aufbau des Tarifs nach der Fassung des A T 6, also angepaßt dem Staffeltarif, den die Reichsbahn selbst errichtet hat, umgelegt auf die oberrheinischen Umschlagplätze unter Anrechnung der Wasserkilometerentfernungen. Aus diesem Antrage des Kohlenkontors ist durch ein Kompromiß unter Leitung der Eisenbahndirektion Essen in einer Sitzung mit den Interessenten ein A T 6 u entstanden, dessen Einführung vor der Türe stand. Wir hatten ihn eigentlich schon in der Tasche, schon gedruckt, aber am 1. Mai 1923 kam ein Telegramm vom R. V. M. an die Eisenbahndirektion Essen und der Tarif wurde nicht eingeführt. Jetzt ist die Lage folgendermaßen: Die Eisenbahn erklärt, sie könne den Wasserumschlagtarif nicht einführen, sie genieße ab Zeche die Vorfracht nicht mehr, sie müsse die Frage nun prüfen, und wir stehen auf dem Standpunkt: Der Ruhr geht es noch viel schlechter als damals. Was damals ein der Rheinschiffahrt aufgezwungener Kampf war gegen den Wettbewerb der direkten Streckenlieferung, ist durch die Verhältnisse, durch die Micumverträge, durch die Regie, und durch die Besetzung allgemein ein Kampf des Ruhrbergbaues überhaupt geworden, welcher buchstäblich ums Leben kämpft. Weder auf dem Streckenwege noch auf dem Wasserwege kann der Ruhrbergbau noch den nötigen Absatz in einer Reihe von Sorten finden. Was wir damals erbeten haben, das ist also heute das Mindeste, was wir fordern müssen. Die Eisenbahn muß uns helfen. Das Kohlenkontor hat in seiner letzten Eingabe vom 25. April — der 6ten in dieser Angelegenheit der Wasserumschlagtarife — neu darauf hingewiesen, wie uns Oberschlesien bekämpft. Oberschlesien ist ein schwerer Wettbewerber für die Ruhr geworden, und trotzdem Oberschlesien mit seinen Normalpreisen viel billiger sein kann als die Ruhr, macht es doch Ausnahmepreise, es bekämpft die Ruhr in Frankfurt a. M., nicht etwa Frankfurt a. Oder (Heiterkeit). Sogar in Mannheim und Karlsruhe ist oberschlesische Kohle billiger als Ruhrkohle. Jedenfalls ein abnormer Zustand, größtenteils zurückzuführen auf die Micumverträge, aber gewiß Grund für alle Faktoren, zu helfen bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Unser Wunsch ist der, die Bahn möge uns helfen und dabei nicht zuletzt sich selbst nützen. Die Frage schwebt und wir geben uns der Hoffnung hin, daß wir einen Umschlagtarif bekommen, wie er dringend nötig ist, und ich benutze diese Gelegenheit, vor dieser großen Versammlung die Bitte auszusprechen, daß die Behörden uns in dieser Beziehung entgegenkommen und einen Umschlagtarif herstellen, der uns gestattet, auf den oberrheinischen Umschlagplätzen mit ihren großen und glänzenden Anlagen, auf diesen großen Lagerplätzen mit ihren Verladebrücken, Siebereien und Krananlagen zur Entlastung der Eisenbahn und zur Belieferung Süddeutschlands Kohlen umzuschlagen und anzusammeln, uns zu helfen in der dafür notwendigen Konkurrenz gegen den Streckenverkehr, vor allen Dingen der Ruhrkohle als Ganzes zu Hilfe zu kommen gegenüber dem Wettbewerb, der sich im Absatzgebiet der Ruhrkohle so bedrohlich festgesetzt hat, der uns den Markt nimmt und der dem Ruhrbergbau als Ganzes den großen Schaden zufügt und seine Existenzmöglichkeit aufs Ernstete bedroht." (Bravo!)

Zu Punkt 2 der Tagesordnung nahm Herr Direktor Becker, Berlin, als Berichterstatter davon Abstand, ein genaues Bild über die Finanzgebarung des Vereins im Jahre 1923, d. h. während der Inflationszeit, zu geben. Der Kassenbestand wurde richtig ausgewiesen. Gleichzeitig machten die Zeitumstände eine Erhöhung der im übrigen sehr niedrig gehaltenen Jahresbeiträge notwendig. Die Beiträge betragen jetzt für

a) Körperschaftsmitglieder, insbesondere Handels- und Industriefirmen G.-M. 50.—;
b) Fachvereine, Magistrate, Handelskammern als Körperschaftsmitglider, Zweigvereine G.-M. 30.—;
c) Einzelmitglieder G.-M. 8.—.

Auf Grund des Berichts der Rechnungsprüfer wurde die Entlastung des Vorstandes und der Geschäftsführung des Vereins beantragt und durch die Versammlung angenommen. Gleichzeitig wurden die Herren

Direktor Becker und
Reedereibesitzer Zeitz

als Rechnungsprüfer wieder gewählt. (Punkt 3 u. 4 der Tagesordnung.)

Unter Punkt 5 der Tagesordnung wurden Wahlen zum Vorstand und zum Verwaltungsrat vorgenommen. Anstelle des verstorbenen Herrn Kom.-Rat Gustav Stinnes, Mülheim-Ruhr, wurde

Herr Staatsrat Dr. von Graßmann, München,

zum 2. stellv. Vorsitzenden einstimmig gewählt. Die Wahl wurde angenommen. In den Verwaltungsrat wurden auf Vorschlag des Verwaltungsrats die satzungsgemäß ausscheidenden Mitglieder wieder gewählt, und zwar die Herren: Direktor Barkemeyer, Bremen, Werftbesitzer Berninghaus, Duisburg, Direktor Bayer, Hamburg, Oberbürgermeister Dr. Becker, Minden, Reeder Brandenburg, Berlin, Prof. Dr. Baltzer, Wismar, Geh. Baurat Contag, Berlin-Friedenau, Direktor Diederichs, Dortmund, Landeshauptmann Dieckmann, Münster, Reeder Dumont du Voitel, Königsberg.

Hinzugewählt werden die Herren: Direktor Becker, Berlin, Gen.-Dir. Ulderup, Berlin.

Unter Punkt 6 stand zur Tagesordnung die Wahl von Einzelmitgliedern zum Großen Ausschuß. Hier wurden ebenfalls die satzungsgemäß ausscheidenden Mitglieder wieder gewählt. Es waren dies die Herren: Geh. Kom.-Rat Ed. Arnold, Berlin, Kom.-Rat A. Franke, Ber-

lin, Kom.-Rat Max Franke, Berlin, Dr. Bartsch, Mannheim, Prof. Franzius, Hannover, O. Haslinger, Königsberg, Reg.-Baumeister Dr.-Ing. Havestadt, Berlin, Dr. Holländer, Berlin, Reeder Ippen, Stettin, Dr.-Ing. Hans Krey, Berlin, Direktor Lange, Stettin, Dr. Martin, Handelskammer Dortmund, Oberbürgermeister Mitzlaff, Berlin, Reeder Nobiling, Berlin, Reeder Presser, Frankfurt a. M., Prof. Dr. Remme, Detmold, Ob.-Reg. u. Baurat Skalweit, Essen, Gen.-Dir. von Velsen, Herne i. W., Direktor O. Wanckel, Schönebeck i. E., Geh. Kom.-Rat Ph. Wieland, Ulm, Werftbesitzer Alex Wojan, Danzig.

Weiter wurden in Anbetracht ihrer großen Verdienste, die der Vorsitzende eingehend würdigte, die Herren Prof. Dr. Flamm, Berlin, und Geh. Baurat Contag, Berlin, einstimmig zu korrespondierenden Mitgliedern des Zentralvereins ernannt. (Punkt 7 der T.-O.)

Nach Erledigung des geschäftlichen Teils erhielt Herr Ober- und Regierungsbaurat Innecken, Hannover, zu Punkt 8 der Tagesordnung das Wort zu einem Vortrag über die Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main. Nach einer Debatte, die sich daran anschloß, folgte ein weiterer Vortrag des Herrn Oberingenieurs Hülsmeier-Riesa, dem gleichfalls eine Debatte folgte. Beide Vorträge, ebenso die Ausführungen zur Debatte, werden in der nächsten Nummer der Zeitschrift Veröffentlichung finden.

Die Belastung deutscher Binnenschiffe mit holländischen Schiffspfandrechten.

Von Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau, Syndikus des Schiffer-Betriebsverbandes für die Oder.

Die Stabilisierung der deutschen Währung hat auch auf dem Gebiete des holländischen Schiffskredits Aussicht auf Befreiung von Sorgen gebracht. Die schwere Last, welche zahlreiche Binnenschiffahrtsbetriebe in den letzten Jahren infolge der Unmöglichkeit, den holländischen Kredit zurückzuzahlen, bedrückte, ist insofern geschwunden, als heute feststeht, welche Verschuldung nun vorhanden ist, die Schiffsfrachten auf Goldmark basieren, der holländisch-deutsche Wechselkurs einigermaßen stabil ist und sowohl durch Gesetz als Verträge die Wege gewiesen sind, wie sich die Verzinsung und Tilgung der Hypotheken zu gestalten hat.

Bezüglich des aufgenommenen Schiffskredits auf deutsche Fahrzeuge lagen die Verhältnisse von vornherein klar. Wenn deutsche Schuldner und deutsche Gläubiger mit Vorkriegs- und Inflationsschulden einander gegenüberstehen, so kann nur festgestellt werden, daß beide durch den Währungsverfall betroffen wurden, und es war eine Frage des Rechtsempfindens, ob und in welcher Weise der Gläubiger wieder einen Teil des guten Geldes, was er einst gegeben hat, zurückerhalten könne. Den Schlüssel zu finden, hat sich die dritte Steuernotverordnung mit ihren Vorschriften über die Aufwertung bemüht. Wenn die deutsche Landwirtschaft in den Nachkriegsjahren schuldenfrei geworden ist, wenn die sprichwörtliche Verschuldung der deutschen Landwirtschaft verschwunden ist — auf Kosten der Gläubiger — indem die Hypotheken mit schlechterem Gelde restlos zurückgezahlt sind, so ist wohl ein deutscher Stand, die Landwirtschaft, dadurch in günstigere Lage versetzt, aber ebensoviel deutsches Kapital ist verloren gegangen, nämlich das der Gläubiger der Landwirtschaft. Der Schiffskredit ist aber überwiegend vom Auslande, von Holland, gewährt worden und die deutschen Reeder und Schiffseigner, die nur deutsche Reichsmark verdienten, kamen tiefer und tiefer in holländische Valutaschulden hinein. Denn die holländischen Schiffsdarlehen sind durchweg in Gulden gewährt, und wenn auch die registergerichtliche Eintragung mit Rücksicht auf die gesetzlichen Vorschriften nur in Reichsmark erfolgt war, so waren die Darlehnsurkunden auf Gulden gestellt und der Schuldner die volleValuta persönlich schuldig geworden.

Es ist bekannt, wie die Entwicklung fortschritt. Fast kein deutscher Schiffahrtstreibender der ost- und süddeutschen Wasserstraßen war noch in der Lage, die allmählich fällig werdenden Schiffshypotheken auszuzahlen; ähnlich lag es vielfach im Westen. Inzwischen waren aber die Hypotheken durchweg fällig geworden und die Schuldner mit der Zahlung in Verzug geraten. Es wurde auch mit Leichtigkeit seitens der holländischen Banken vollstreckbares Urteil erstritten und der Exekution stand nichts mehr im Wege. Die Binnenschiffahrt hatte sich gesträubt, so gut sie konnte. Damals, vor Jahren, als wir noch alle auf dem Standpunkt Mark gleich Mark standen, immer in der Hoffnung und Erwartung, die Reichsmark werde sich bessern und wieder erholen, glaubten wir, dieVerpflichtung, Kursänderungen auf Grund der Friedensparität der holländischen Bank zu ersetzen, hätte sich niemals bei Abschluß der Darlehnsverträge auch auf die Vernichtung der deutschen Währung bezogen, denn keine von beiden Parteien hätte damals an ein derartiges Ereignis gedacht. Das Reichsgericht hat diese Auffassung nicht geteilt; wenn es auch gewiß erwünscht wäre, den inländischen Schuldner zu schützen, so ginge es nicht an, „den Schutz des Schuldners lediglich auf Kosten ausländischer Kreditoren zu erlangen“. Heut, nach Umstellung unserer Währung auf Goldmark, nachdem die Lehre von der clausula rebus sic stantibus zur vollen Geltung gelangt ist, nachdem die Aufwertung früherer Schulden etwas selbstverständliches ist, erscheint uns die Entscheidung des Reichsgerichts juristisch und moralisch als einzig möglich. Erst recht müssen wir dieser Auffassung sein, wenn wir uns klar machen, daß wir selbst zur Goldmarkrechnung zurückgekehrt sind, daß es nicht aus der Welt zu schaffen ist, daß unsere deutschen Schiffahrtsbetriebe einst Goldmark erhalten haben, für die sie wertvolle Sachwerte kauften, die heute auch noch vorhanden sind, und daß den Gläubigern nicht zuzumuten ist, für die einst gegebenen Goldmark ein Nichts zurückzubekommen. Es kann nur eingewandt werden, daß es unbillig wäre, einen ausländischen Gläubiger günstiger zu stellen als einen inländischen, denn der inländische Gläubiger kann auf Grund der Aufwertungsverordnung nur 15 % des Goldwertes seiner Forderung erhalten. Hier muß aber bedacht werden, daß der deutsche Schuldner und der deutsche Gläubiger ein Reichsmarkgeschäft abgeschlossen hatten, der holländische Gläubiger und der deutsche Schuldner aber ausdrücklich Valutavorbehalte vereinbart hatten und an der Stipulierung dieser Bedingung eben — leider — nicht zu rütteln ist.

Es kam uns, die wir zur Lösung des schwierigen Problems der Verschuldung der deutschen Binnenschiffahrt mit der tatkräftigen Unterstützung des Wiederaufbauministeriums und des Reichsausschusses für deutsche Binnenschiffahrt dem „Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Schiffspfandrechte e. V.“ errichteten, darauf an, in der Zeit, als die Darlehen fällig geworden waren, der Zusammenbruch der deutschen Währung unaufhaltbar erschien und an Umstellung der deutschen Währung auf Goldmark noch nicht zu denken war, eine Lösung zu finden, welche den holländischen Gläubiger sicherte, den deutschen Schuldner aber nicht ruinierte, ihm vor allem nicht das Eigentum oder den Gebrauch seines Fahrzeuges entzog. Und dieser Weg wurde nach mehrjährigen Mühen im Jahre 1923 zunächst durch Verhandlungen zwischen den deutschen und holländischen Interessenten, sodann mit Unterstützung der Regierung, welche die von uns vorgeschlagenen Gesetzentwürfe durch den Reichstag zur Annahme brachte, gefunden. Gleichzeitig entwickelte sich aber das deutsche Schiffsbeleihungswesen ähnlich wie

die Grundstücksbeleihung: Auch der Schiffskredit ist wie der Grundkredit auf Goldmark umgestellt worden. Zunächst erging am 26. Januar 1923 (Reichsgesetzblatt I. S. 90) das Reichsgesetz über die Umwandlung von Schiffspfandrechten in deutscher Währung, die bislang allein eintragsfähig war, in solche ausländischer Währung. Man wollte also die Rechtsbildung in der Verordnung über die Eintragung von Grundstückshypotheken in ausländischer Währung vom 13. d. 1920 (Reichsgesetzbl. S. 231), welche sich aus volkswirtschaftlichem Bedürfnis ergeben hatte, die Möglichkeit der Eintragung fremdländischer Valuten auch auf im Schiffsregister eingetragene Schiffe erstrecken.

Nach Erlaß dieses Gesetzes wurde zwischen dem Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Schiffspfandrechte mit den hauptsächlich in Frage kommenden holländischen vier Schiffsbeleihungsbanken ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem den Verbandsschuldnern Stundung gewährt wurde, wenn sie die Umwandlung ihrer alten Pfandrechte und etwaiger Nebenleistungen in Pfandrechte niederländischer Währung bewilligten. Die im genannten Gesetz vorgesehene Einwilligung der Regierung wurde für Darlehen zugunsten der vier Banken mittels Verordnung vom 13. Februar 1923 (Zentralblatt für das Deutsche Reich, S. 201) allgemein gewährt.

Bald darauf erging das Gesetz vom 29. März 1923 (Reichsgesetzblatt S. 232), welches die Neueintragung von Valutahypotheken — also nicht nur die Umwandlung — mit Einwilligung der Landesregierung allgemein zuließ. Das Gesetz war hauptsächlich auf Betreiben der Seeschiffahrt zustande gekommen. Auf Wunsch wurde der Binnenschiffahrt eine Sicherung gegen Mißbräuche dadurch gewährt, daß die fremde valutarische Belastung von Binnenschiffen auch von der Zustimmung der Reichsbank abhängig gemacht wurde.

Waren nunmehr ausländische Valuten eintragungsfähig, so mußte auch die Eintragung von deutschen Goldhypoteken (wertbeständige Schiffspfandrechte) zugelassen werden. Aus politischen Gründen war es zweckmäßig und notwendig, daß wertbeständige Hypotheken auf deutschen Fahrzeugen nicht lediglich auf ausländische Valuten lauteten. Dies erfolgte durch Verordnung vom 12. Februar 1924 (Reichsgesetzblatt I, S. 65).

Somit ist durch dieses Gesetzgebungswerk ein Doppeltes erreicht worden. Zunächst — ist das eingetreten, was bei Inangriffnahme des Werkes beabsichtigt war. Den holländischen Gläubigern sollte höchste Sicherheit für ihre Darlehnsforderungen gegeben werden. Sie erhielten sie in der Gestalt von Valutaschiffspfandrechten: Dafür gewährten die Banken den deutschen Schuldnern ein fünfjähriges Moratorium. Bleibt unsere neue deutsche Währung stabil und die Schiffahrt ausreichend beschäftigt, so wird es möglich sein, die Hypotheken, wenn auch nicht ganz so schnell wie in Friedenszeiten, so doch in wenig längerer Frist zu amortisieren. Zum zweiten aber hat man den ganzen Schiffskredit modernisiert; es kann der ausländische Gläubiger wie an deutschen Grundstücken auch an deutschen Schiffen sich Pfandrechte in seiner Währung bestellen lassen, ebenso kann auch der deutsche Gläubiger ein wertbeständiges Schiffspfandrecht erhalten.

Es bleibt nun die Aufgabe der deutschen Gesetzgebung, den Schiffskredit als solchen, der im Bürgerlichen Gesetzbuch, im Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und zum kleinen Teil auch im Binnenschiffahrtsgesetz geregelt ist, zu revidieren im Sinne einer Annäherung an den Grundkredit. Die Sicherheiten, die das Gesetz dem Schiffskreditor gewährt, sind ungleich geringer als die dem Grundhypothekengläubiger eingeräumten. Soll aber die deutsche Schiffahrt sich wieder erholen und entfalten, so bedarf sie des Kredits, sowohl des ausländischen wie des inländischen; ein solcher wird aber umso williger gewährt werden, je sicherer die Gesetzgebung den Gläubiger schützt, und so wird es auch Aufgabe des Reichsausschusses für deutsche Binnenschiffahrt sein, als Spitzenvertretung der deutschen Binnenschiffahrt zu seinem Teil dazu beizutragen, daß die Schiffskreditgesetzgebung den Notwendigkeiten der Schiffahrt gerecht einer zeitgemäßen Revision unterzogen wird.

Zur Einführung des Flettnerruders in der Binnenschiffahrt.

Von Dr. G. Nonnenmacher, Köln.

Am 15. Mai hatte zum ersten Mal eine größere Zahl von Interessenten Gelegenheit, an einer Fahrt der ersten mit Flettner-Rudern ausgerüsteten Binnenfahrzeuge teilzunehmen. Die Fahrt war veranstaltet von der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke und führte — nach einem von Flettner selbst gehaltenen einleitenden Vortrag — von Köln bis Wesseling und zurück. Sowohl bei der Berg- als auch bei der Talfahrt wurden die verschiedensten Steuermanöver ausgeführt, und zwar vergleichsweise von einem Kohlenschleppzug mit gewöhnlicher Ruderausrüstung und einem Schleppzug mit Flettner-Ruderausrüstung. Ein sinnfälligerer Beweis für die Ueberlegenheit des Flettner-Ruders läßt sich kaum denken, als diese wohlgelungene Versuchsfahrt. Die Teilnehmer hatten selbst Gelegenheit, Hand ans Ruder zu legen und sich von der großen Manövrierfähigkeit und spielenden Handhabung zu überzeugen, die das Flettner-Ruder vor dem gewöhnlichen Ruder auszeichnen. Die gleichen Manöver, von einem ungefähr gleich schweren Schleppzug ohne Flettner-Steuerung im gleichen Fahrwasser ausgeführt, boten dabei die beste Vergleichsmöglichkeit.

Die Wirkung dieser Vorführung ist jedenfalls die, daß nunmehr die weitesten Kreise nicht nur der Rheinschiffahrt, sondern darüber hinaus der gesamten Binnenschiffahrt auf die Bedeutung des Flettner-Ruders aufmerksam geworden sind. Und aus der allgemeinen, rückhaltlosen Anerkennung, die man unter den Teilnehmern der Vorführungsfahrt feststellen konnte, ist zu schließen, daß hiermit die Einführung des Flettner-Ruders in die Binnenschiffahrt endgültig eingeleitet und der Siegeszug des neuen Ruders auch im Binnenland nicht mehr aufzuhalten ist.

Das Prinzip des Flettner-Ruders ist den Lesern dieser Zeitschrift im wesentlichen schon bekannt. Trotzdem dürfte ein kurzer Rückblick der Vollständigkeit halber angebracht sein.

Die zum Ruderlegen erforderliche Kraft wird beim Flettner-Ruder bekanntlich auf einen Bruchteil verringert, da nicht mehr wie bisher die gesamte Ruderfläche, sondern nur ein kleines, am Hauptruder angelenktes Hilfsruder vom Steuermann betätigt wird. Dieser legt beim Fahrtrichtungswechsel das Hilfruder parallel zur erstrebten Fahrtrichtung, worauf das freibewegliche Hauptruder infolge der entstehenden Unterdrücke und Ueberdrücke in der Strömung selbsttätig quer ausschlägt und dem Schiff so den erwünschten Kurs gibt. Diese ganz neuartige Technik des Steuerns, die viel Aehnlichkeit mit der Methode hat, nach der sich ein Fisch mit der äußersten Schwanzflosse selbst steuert, ist zuerst während des Krieges unter Flettners Leitung im Großflugzeugbau angewandt worden. Danach erst ging man dazu über, den

gleichen Gedanken auch in der Schiffahrt zu verwirklichen. Nach gründlicher Erforschung der Wirkungsweise in der Hamburger Schiffbautechnischen Versuchsanstalt wurde als erstes Versuchsschiff der Seedampfer „Frigido“ mit einem Flettner-Ruder ausgerüstet. Die außerordentlichen Erfolge dieses Schiffes, das seit Frühjahr 1921 ununterbrochen auf den Linien London—Rotterdam, London—Antwerpen und London—Hamburg fährt und sich in dem schwierigen Themse-Verkehr und in schweren Winterstürmen auf der Nordsee glänzend bewährt hat, veranlaßten bald die deutschen Großreedereien, auch große Neubauten mit dem Flettner-Ruder auszurüsten. Den Anfang machten die Hamburg-Amerika-Linie mit dem Doppelschraubenmotorschiff „Odenwald“ (8000 Tonnen) und der Norddeutsche Lloyd mit einem Frachtschiff von 9300 Tonnen. Andere Reedereien folgten, und bald war die Lage so, daß man nicht nur die Brauchbarkeit, sondern auch die Ueberlegenheit und Zukunft des Flettner-Ruders für die Seeschiffahrt allgemein anerkannte.

In der Binnenschiffahrt dagegen war die Meinung anders. Die überwiegende Mehrheit der Facheute glaubte, daß sich das Flettner-Ruder für die Strömungsverhältnisse der Flußschiffahrt nicht eigne, und daß jeder Versuch in dieser Richtung ein Fehlschlag würde. Es sei nur erinnert an die Abhandlung „Flettner-Ruder und Leitschaufel-Propeller“, die am 25. November 1922 in dieser Zeitschrift erschienen ist. Nur wenige Optimisten standen dieser allgemeinen Ablehnung gegenüber. Umso größer ist das Verdienst jener Pioniere, die trotzdem die „Fragestellung an die Natur“ gewagt und sich zu einem praktischen Versuch entschlossen haben. Der Versuch ist wider Erwarten glänzend gelungen.

Es war die Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke, die auf ihrer Werft in Wesseling zunächst den Dampfer „Oranje I“ und den Kahn „Oranje 1“ der N. V. Brandftoffenhandel en Reederij in Amsterdam mit Flettner-Rudern ausrüstete.

„Oranje I“ ist ein Rheinschlepp-(Tunnel-)Dampfer von 500 PS, sein Ruder wurde zwecks bester Ausnutzung des Abstroms der Schraube als sogenannter Dreiflächer gebaut. (Abb. 1)

Abb. 1. Dreiflächner am Dampfer „Oranje I“.

Das Mittelstück dieses Dreiflächners ist in Stahlformguß hergestellt, während die mit dem Mittelstück starr verbundenen Seitenruder aus Siemensmartinblech bestehen. Die Betätigung des Hilfsruders erfolgt vom Steuerrad aus über die Axiometerleitung, eine Zahn-Segment-Uebersetzung und ein doppeltes Parallelgestänge, dessen Achse im Schaft des Hauptruders gelagert ist.

Beim Schleppkahn „Oranje 1“ (1850 t) ist das Flettner-Ruder als Einflächner mit zwei seitlichen Balanceruder ausgebildet worden. (Abb. 2.)

Abb. 2. Kahn-Ruder von Steuerbordseite gesehen.

Die Balanceflächen werden durch ein Mitnehmergestänge zwangsläufig mit dem Hauptruder strombetätigt. Im übrigen ist die Uebertragung vom Steuerstuhl bis zum Hilfsruder ähnlich wie beim Dampfer, abgesehen von der beim Kahn nicht erforderlichen Axiometerleitung. Wegen näherer Einzelheiten der verwendeten Ruder-Konstruktionen sei auf die Abhandlung von J. Weiß und R. Türck in Heft 9 der Zeitschrift „Werft, Reederei, Hafen“ vom 7. Mai d. J. verwiesen. Dort wird u. a. auch betont, daß die Durchbildung des Flettner-Ruders noch über die bei den beiden „Oranje“-Schiffen verwendeten Konstruktionen hinaus bereits derart vereinfacht worden sei, daß das Ruder ohne Aenderung des vorhandenen Hecks und unter Benutzung des bestehenden Steuerwerks leicht eingebaut werden kann.

Auf besonders ängstliche Gemüter mag es noch beruhigend wirken, daß man durch eine einfache Bolzenverbindung den Flettnerantrieb unmittelbar mit dem Hauptruder kuppeln und dadurch den bisher üblichen Steuermechanismus herstellen kann. Nach den bisherigen Erfahrungen wird man aber wohl kaum in die Verlegenheit kommen, von dieser Vorrichtung Gebrauch zu machen. Denn die seit Anfang Februar von diesen ersten Rheinschiffen mit Flettner-Rudern ausgeführten Fahrten sind alle trotz größter natürlicher und absichtlich hergestellter Schwierigkeiten einwandfrei verlaufen.

Schon bei den ersten Fahr- und Steuerübungen, bei denen das An- und Ablegen vom Ufer, in der Strömung und im ruhigen Wasser, das Befahren von Häfen, das Aufdrehen im Schleppzug, das Verhalten als „auf sich fahrendes Fahrzeug“ und das Nehmen kleinster Drehkreise geübt wurde, zeigte sich außer der großen Kraftersparnis, die man mit über 95 v. H. veranschlagen kann, als weiterer Vorteil eine viel bessere Kursverlegung und Kursstetigkeit als beim normal gesteuerten Schiff. Am 10. Februar wurde dann der Schleppzug auf seine erste Reise zum Oberrhein geschickt; sie gestaltete sich zu einer von allen Teilnehmern rückhaltlos bewunderten Bewährungsfahrt. Auch auf der schwierigsten Strecke von

St. Goar bis Bingen konnte das Flettner-Ruder von nur einem Mann bedient werden, dessen Kraft nicht einmal voll in Anspruch genommen wurde. Bekanntlich sind sonst an den Gefahrstellen, wie oberhalb St. Goar. zwischen Jungferngrund und Tauberwerth, durchs Binger Loch und durch die Krausaue zur Bedieung des gewöhnlichen Ruders 3 bis 4 Mann nötig. Der Dampfer „Oranje I" schleppte den mit 1535 t beladenen Kahn „Oranje 1" durch die etwa 27 km lange Gebirgsstrecke in 5 Stunden bei Kauber Pegel + 2,72 m, und zwar mit größter Sicherheit und Leichtigkeit. Die Stetigkeit des Kurses und die Leichtigkeit und Schnelligkeit der Kursverlegung fielen besonders auf. Auch beim Begegnen und Ueberholen anderer Schleppzüge wurde die Ruderwirkung nicht beeinträchtigt. Die gleich guten Ergebnisse zeigten sich auch bei der Talfahrt.

Interessant sind die Urteile der Praktiker, die dem ganzen Unternehmen naturgemäß anfangs mit dem größten Mißtrauen gegenüber gestanden hatten, als sie zum ersten Male die Ruderwirkung kennen lernten. So erklärte zum Beispiel der Lotse Ferdinand Panzel aus St. Goar, der den Kahn bis Kaub gesteuert hat, er habe „noch nie ein Fahrzeug, selbst mit Dampfsteuerapparat, so leicht und sicher über die Gebirgsstrecke gesteuert". Der Lotse Karl Napp, der bis Bingen führt, äußerte: „Es ist noch nie dagewesen, daß ein Schiff mit einem Mann am Steuer durch das Binger Loch gesteuert wurde!" Und ein Schiffahrtsinspektor und langjähriger früherer Schiffer hat, nachdem er den Kahn auf einer seiner Reisen gesteuert hatte, unaufgefordert folgenden wörtlichen Bericht verfaßt: „Ich habe den Kahn selbst gesteuert. Das Ruderwerk ist meiner Ansicht nach vollkommen und übertrifft alle Erwartungen. Da der Kahn im Schleppzug auf Nr. 2 im Anhang war, machte ich den Versuch, in die Stränge der hinter uns hängenden Kähne zu fahren. Es ist aber kein Strang im Ruder hängen geblieben und hat das Ruder tadellos funktioniert. In Weisenau haben wir oberhalb der Löschstelle abgeworfen und den Kahn nach der Löschstelle treiben lassen. Auch da habe ich verschiedene Manöver unternommen und folgte der Kahn dem Ruder überall hin. Ich kann nur das eine berichten, daß bei diesem Ruder der Schiffer die Macht über seinen Kahn voll und ganz besitzt, sodaß viele Unfälle verhütet werden, welche bei dem alten Ruder nicht vermieden werden konnten."

Dieser letzterwähnte Vorteil, die Verminderung der Havariegefahr, ist übrigens so evident, daß sich bereits Versicherungsgesellschaften bereit erklärt haben, für Schiffe mit Flettner-Ruder die Prämie wesentlich zu ermäßigen.

Der Schleppzug hat inzwischen schon eine ganze Anzahl Reisen zwischen Ruhr und Oberrhein ausgeführt. alle mit dem gleich guten Ergebnis. Damit dürfte die Verwendbarkeit des Flettner-Ruders auch für die Binnenschiffahrt einwandfrei erwiesen sein. Aber nicht nur die Verwendbarkeit, auch die außerordentlichen wirtschaftlichen und betrieblichen Vorteile seiner Verwendung können nach den jetzt gesammelten Erfahrungen keinem Zweifel mehr unterliegen. Die Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke und die N. V. Brandstoffenhandel en Reederiflj — die mit dem ersten Versuch bahnbrechend vorangegangen sind — haben auch bereits die Nutzanwendung gezogen und sind dazu übergegangen, ihren ganzen Schiffspark mit Flettner-Rudern auszurüsten. Man kann annehmen, daß bald auch andere Reedereien folgen werden und daß damit die endgültige Einführung des Flettner-Ruders in die Binnenschiffahrt schon heute als sicher bezeichnet werden kann.

Die Kehler Rheinbrücken.

Im Jahre 1857 hatte die badische Regierung mit der französischen einen Vertrag geschlossen, wonach zwischen Kehl und Straßburg eine Eisenbahnbrücke unter gewissen Bedingungen gebaut werden sollte. Unter diesen Bedingungen befanden sich auch solche, die den Zweck hatten, der schon damals sehr schwachen Schiffahrt nach Basel das Weiterbestehen zu gestatten und die Möglichkeit ihrer Wiedererstarkung offen zu halten. Das sicherste und einfachste, freilich auch das kostspieligste Mittel zu diesem Zwecke hätte darin bestanden, daß man der Brücke eine solche Höhenlage gab, welche die Durchfahrt der Schiffe, auch der leeren und deshalb höher über Wasser liegenden, bei allen für die Schiffahrt in Betracht kommenden Wasserständen gestattete. Die Anwendung dieses Mittels hätte aber den Bau nicht nur der Brücken, sondern auch der anschließenden Brückenrampen auf beiden Ufern und des Bahnhofs Kehl derartig verteuert, daß der Aufwand mit der Größe der damaligen Schiffahrtsinteressen nicht im Verhältnis zu stehen schien. Man opferte deshalb die letzteren den finanziellen Interessen des Bahnbaues insofern, als man eine für die Schiffahrt viel zu niedrige Lage der Brückenfahrbahn zuließ und sich mit der Herstellung von Drehöffnungen begnügte. Der Staatsvertrag vom 16. November 1857 bestimmte in Artikel 2 Nr. 5: „Die Brücken sollen bestehen aus einem festen Mittelteil und zwei beweglichen Jochen an den beiden Enden im Anschluß an die Stirnpfeiler eines jeden Ufers. Die beweglichen, aus Balken von Eisenblech hergestellten Brückenteile sollen Drehbrücken sein, deren Drehzapfen und Bewegungsapparat auf den gemauerten Stirnpfeilern ruhen sollen. Die Breite eines jeden dieser Schiffsdurchlässe unter den hier erwähnten beweglichen Jochen soll 26 m betragen."

Als späterhin die Schiffahrt oberhalb Kehl vollkommen aufgehört hatte und die Dichtigkeit des Eisenbahnverkehrs überdies die Oeffnung der beweglichen Brückenjoche untunlich erscheinen ließ, sind die letzteren nachträglich festgemacht worden, sodaß die Schiffahrt nur noch ihren Weg unter der Unterkante der Brückenkonstruktion hindurch nehmen kann. Es fragt sich, ob ein solcher Zustand dem durch die Rheinschiffahrtsakte gewährleisteten Rechte der Schiffahrt auf freien und ungehemmten Verkehr in vollem Maße entspricht. Für die Verneinung dieser Frage spricht der Umstand, daß auf Grund des Staatsvertrages von 1857, der allerdings zunächst nur Ansprüche zwischen den vertragschließenden Regierungen begründete, im folgenden Jahre ein den Brückenbau betreffender Beschluß der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zustande kam, durch welchen den als Bauherren auftretenden beiden Regierungen die Herstellung und Unterhaltung der beiden Drehöffnungen im Schiffahrtsinteresse ausdrücklich auferlegt worden ist. Diese Baubedingung begründete ein Recht auf Erleichterung der Brückendurchfahrt und eine entsprechende Verpflichtung der Brückeneigentümer nicht nur im Verhältnis der letzteren untereinander, sondern auch im Verhältnis und zugunsten der gesamten internationalen Schiffahrt. Nachdem durch Artikel 356 des Versailler Friedensvertrages die Schiffe aller Staaten der Welt in bezug auf das Recht zur Befahrung des Stromes den Schiffen der Uferstaaten im Sinne der Rheinschiffahrtsakte gleichgestellt sind, hat auch der aus dem Beschluß der Zentralkommission von 1858 herzuleitende Anspruch auf Fernhaltung der Nachteile, die aus der niedrigen Lage der Brücken für die Schiffahrt entstehen könnten, einen allgemein völkerrechtlichen Charakter erhalten. Daß die Zentralkommis-

sion für die Rheinschiffahrt ihre Genehmigung dazu erteilt hätte, daß die Drehöffnungen in der Eisenbahnbrücke später durch Festmachung beseitigt worden sind, ist nicht bekannt geworden und auch aus inneren Gründen sehr unwahrscheinlich.

Als zu Anfang der neunziger Jahre die Staaten Baden und Elsaß-Lothringen sich über den Bau einer festen Straßenbrücke unmittelbar oberhalb der Eisenbahnbrücke verständigt hatten, gab die Zentralkommission im Jahre 1894 zu diesem Bau zwar ihre Zustimmung, aber wiederum nur unter einer Bedingung, die der Schiffahrt nach Basel Rechnung tragen sollte. Obwohl diese Schiffahrt damals völlig aufgehört hatte und noch keinerlei Anzeichen dafür vorlagen, daß ihr Wiederaufleben in absehbarer Zeit bevorstehen könnte, wurde den beiden Uferstaaten zur Pflicht gemacht, durch Erbauung von Umgehungskanälen auf einem der beiden Rheinufer dem Schiffsverkehr nach Basel den Weg freizumachen, wenn ein solcher Verkehr sich in Zukunft entwickeln sollte.

Unmittelbar darauf begannen die ersten Versuche mit Dampfern des Duisburger Schiffsreeders Knipscheer zur Beförderung beladener Rheinkähne nach Basel, und in der seitdem verflossenen Zeit hat sich dieser Verkehr überraschend entwickelt, so daß er als eine dauernde Erscheinung in der Entwicklung der Rheinschiffahrt endgültig zu verzeichnen ist. Dies um so mehr, als in Basel große Kapitalien von öffentlichen Verbänden und privaten Unternehmungen in neuen Hafenanlagen an beiden Rheinufern investiert worden sind und die Schweiz mit sehr großen Mitteln die Niedrigwasserregulierung der Rheinstrecke zwischen Groß-Kembs und Straßburg auszuführen im Begriff ist. Der Hinweis auf diese allgemein bekannte Tatsache wird genügen zur Begründung der Ansicht, daß die Frage der Hebung der beiden Rheinbrücken oder der Anwendung irgend eines anderen Mittels zur Vermeidung der jetzigen Schwierigkeiten dringend geworden ist. Es ist nicht mehr daran zu zweifeln, daß der in den Beschlüssen der Zentralkommission von 1858 und 1894 vorausgesetzte Nachweis des Bedürfnisses für besondere Maßregeln zur Erleichterung der Brückendurchfahrt — mit anderen Worten: der Nachweis der Wiederauferstehung der Rheinschiffahrt nach Basel — inzwischen geführt ist. Die größeren Schiffahrtsgesellschaften, die den Verkehr mit Basel pflegen, haben freilich schon seit längerer Zeit sich bemüht, den aus der niedrigen Lage der Brücken entstehenden Schaden dadurch einigermaßen zu verhindern, daß sie eine Anzahl von Dampfern und Schleppkähnen nach besonderen Plänen so flach als möglich und mit abnehmbaren oder umlegbaren Steuerstühlen und Kommandobrücken bauen lassen. Aber abgesehen davon, daß diese Spezialkonstruktionen auch mit gewissen Unbequemlichkeiten behaftet bleiben, liegt es in der Natur der Sache und bedarf keiner weiteren Darlegung, daß die Entwicklung des neuen Baseler Hafens am obersten Ende des schiffbaren Rheinstromes und in Konkurrenz mit alt etablierten Hafenplätzen wie Straßburg und Kehl wesentlich gehemmt sein wird, so lange er für den größten Teil des Jahres nur für besonders gebaute Spezialschiffe, also für einen verhältnismäßig sehr kleinen Teil der Rheinflotte erreichbar ist.

Hält man daher an der für die Beseitigung des Schiffahrtshindernisses in jeder Beziehung besten Lösung — der Höherlegung der Kehler Brücken — fest, so taucht die weitere Frage auf, ob diese Hebung, — wenigstens für die Eisenbahnbrücke — an der jetzigen Stelle nicht allzugroße Schwierigkeiten bereiten würde und deswegen die gleichzeitige Verlegung der Brücke vorzuziehen ist. Schon die Stadt Straßburg hat in ihrem Entwurfe für die Hafenerweiterung südlich der Rheinbrücken vom Jahre 1914 eine Verlegung der Eisenbahnbrücke vorgesehen. Es erscheint daher notwendig, daß auch die jetzigen Pläne für die Erweiterung des Straßburger Hafens auf die Möglichkeit einer Brückenverlegung Rücksicht nehmen. Vor allem müßte über die den Brücken im Interesse der Rheinschiffahrt nach Basel zu gebende lichte Höhe bald Entscheidung getroffen werden.

In einem gewissen Wettbewerbe mit dem schweizerischen Plan der Niedrigwasserregulierung des Rheins oberhalb Straßburg steht der französische Plan der Erbauung des sogenannten Elsässischen Seitenkanals, der die Gewinnung von Wasserkräften an 8 Staustufen oberhalb Straßburg mit der Herstellung eines Großschiffahrtsweges von außergewöhnlichen Abmessungen verbinden will. Es ist die allgemeine Ueberzeugung gewesen, daß auf jedem dieser beiden Schiffahrtswege, im Rheinbett und im Seitenkanal, der Schiffahrt die gleichen Vorteile, Erleichterungen und Entwicklungsmöglichkeiten geboten werden sollen, wie sie unterhalb Straßburg auf der Strecke bis Mannheim erstrebt waren oder erreicht sind. Nach einer Veröffentlichung im Zentralblatt der Bauverwaltung 1922 Nr. 63 Seite 377 hat Frankreich seinerzeit diese Vergleichsgrundlage als maßgebend anerkannt. Das hierdurch vorgezeichnete Programm kann selbstverständlich nur dann durchgeführt werden, wenn auch die Brückendurchfahrtshöhe für die beiden Strecken Sondernheim—Straßburg und Straßburg—Basel gleich sind, denn sonst würden diese beiden Abschnitte durch die Kehler Brücken für den weitaus größten Teil des Jahres — gerade für die Zeit der günstigen Wasserstände — und den weitaus größten Teil der Rheinflotte von einander abgeschnürt werden.

Nach den neuesten Plänen für die Erweiterung des Straßburger Hafens sollen die oberhalb der Rheinbrücken auf der Sporeninsel zu erbauenden Hafenbecken durch je eine Schleuse mit dem Oberrhein und mit den alten unterhalb liegenden Hafenteilen in Verbindung gesetzt werden. Wenn die zwischen den beiden Hafengruppen liegende Schleuse oberhalb des Eisenbahndammes Kehl-Straßburg angelegt wird, kann der Wasserspiegel in dem Verbindungskanal abgesenkt und hierdurch für die Durchfahrt der Schiffe vom Unterrhein in den neuen Hafen und von dort in den Oberrhein ein beträchtlicher Höhenunterschied gewonnen werden. Hiermit könnte vielleicht ein Umgehungskanal in der Art, wie der Beschluß der Zentralkommission von 1894 ihn für die Straßenbrücke vorsah, mit einigem Nutzen hinsichtlich der Durchfahrtshöhe für Rheinschiffe geschaffen werden. Aber auch dann ist der hierdurch für die internationale Rheinschiffahrt erreichbare Vorteil sehr prekärer Art. Denn einmal ist die Durchführung eines starken Verkehrs durch einen Hafen unvermeidlich mit gewissen Reibungswiderständen für den örtlichen Lösch- und Ladeverkehr und für die damit zusammenhängenden Rangierbewegungen verknüpft, woraus leicht gegenseitige Hinderungen und Belästigungen aller Art entstehen können; und zweitens würde dieser Durchgangsverkehr nicht mit denjenigen völkerrechtlichen Bürgschaften in bezug auf die Freiheit und Gleichheit der Behandlung ausgestattet sein, die für die Fahrt auf dem Rhein durch die Rheinschiffahrtsakte gegeben sind. Ob in dieser Beziehung ein angemessener Ausgleich der Interessen in dem Sinne gefunden werden kann, daß die Rheinschiffahrt nach Basel voll zu ihrem Rechte kommt, wird noch der Erwägung bedürfen.

Die Antwort auf die Frage, wem die Verpflichtung obliegt, dafür zu sorgen daß die durch die jetzige Höhenlage der Brücken behinderte Schiffahrt wieder zu ihrem Recht kommt, wird kaum zweifelhaft erscheinen. Die Verpflichtung liegt demjenigen ob, der Eigentümer der Brücken und Träger der für ihre Herstellung erteilten internationalen Konzessionen ist. In dieser Rolle erschienen im Jahre 1858 bezüglich der Eisenbahnbrücke Baden und Frankreich, im Jahre 1894 bezüglich der Straßen-

brücke Baden und Elsaß-Lothringen je zur Hälfte. Durch den Friedensvertrag von Versailles sind wir gezwungen worden, unsere Anteile an beiden Brücken an Frankreich auszuliefern. Damit ist offenbar Frankreich auch in die Rolle des allein Verpflichteten, im Sinne des internationalen Rheinschiffahrtsrechts, eingetreten.

Man könnte vielleicht glauben, daß es sich bei der Schiffahrt nach Basel lediglich um schweizerische Interessen handelt. Daß dem nicht so ist, ergibt sich aber schon aus der Erwägung, daß jede Verlängerung des Großschiffahrtsweges beim Rhein wie bei jeder anderen Binnenwasserstraße nicht bloß den neu angeschlossenen Hafenstädten, sondern der Gesamtheit aller auf diesen Wasserstraßen beschäftigten Schiffahrtsbetriebe Nutzen bringt. Das Erwerbsfeld für die Rheinschiffe aller Flaggen wird durch die Schiffbarmachung des Rheins nach Basel um 127 km verlängert und die Zahl der auf dem Rhein fahrenden Tonnenkilometer um die nach Basel gefahrenen und von dort abgehenden Gütermengen, multipliziert mit jener Streckenlänge, vergrößert. Die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer gibt hier wie überall den Maßstab für die dem Schiffahrtsgewerbe sich darbietenden Erwerbsmöglichkeiten. Sie ist der Barometer für den Beschäftigungsgrad der Schiffahrt.

Diesen allgemeinen und im eigentlichen Sinne des Worts internationalen Interessen gegenüber müssen alle anderen Rücksichten, insbesondere auch diejenigen der lokalen Hafeninteressen von Straßburg-Kehl, zurückstehen. Es ist freilich richtig, daß die Verlängerung der Großschiffahrtsstraße nach Basel für diese Häfen, die bisher — praktisch gesprochen — Schiffahrtsendpunkte waren, insofern einen Nachteil bedeutet, als sie das Risiko positiver Verluste bei ihrem Umschlagsverkehr oder der Verlangsamung ihres ferneren Verkehrszuwachses laufen werden. Wenn dieser Fall eintreten sollte, würde sich nur die Erscheinung wiederholen, die als Folge der Niedrigwasserregulierung des Rheins zwischen Sondernheim-Straßburg in den letzten Jahrzehnten eingetreten ist und für die damaligen Schiffahrtsendpunkte Mannheim und Ludwigshafen ähnlich unerwünschte Folgen gezeitigt hat. Die Regierungen von Baden und Bayern wußten sehr wohl, was sie taten, als sie dennoch die Mittel für die Rheinregulierung bis Straßburg bewilligten. Es handelte sich damals um eine im Sinne weitblickender Selbstlosigkeit und nationalen Gemeinbürgschaft durchgeführte Maßregel, die auch späterhin niemals bereut worden ist. Wenn jetzt französische Federn diese Vorgänge so darzustellen suchen, als wenn Straßburg und das Elsaß in ihrer Entwicklung durch die selbstsüchtige Politik der übrigen deutschen Staaten bezüglich der Rheinschiffahrt künstlich zurückgehalten und verkürzt worden seien, so liegt hierin eine Abweichung von den geraden Linien der Wahrheit, die selbst in Berücksichtigung der durch politische Stimmungen und Interessen bedingten Trübung der Athmosphäre als sehr ungewöhnlich bezeichnet werden muß.

Die für die Rheinschiffahrt und für den durch die Rheinschiffahrt bedienten Handel erreichbaren, durch die Hebung der Kehler Rheinbrücken bedingten allgemeinen — zahlenmäßig überhaupt nicht zu bewertenden — Vorteile werden selbstverständlich in noch viel größerem Maße sich geltend machen, wenn einmal die Großschiffahrtsstraße auf der Strecke von Basel bis Konstanz durch Kanalisierung des Stromabschnittes zwischen Basel und Schaffhausen durchgeführt worden ist. Dieser letzte Plan wird bekanntlich seit Jahrzehnten von den beteiligten Kreisen in der Schweiz, in Deutschland und in Oesterreich lebhaft verfolgt, und es genügt ein Blick auf die Landkarte von Europa, um die Ueberzeugung zu gewinnen, daß die Durchführung der Rheinschiffahrt bis an den Fuß der Alpen und ihre Verbindung mit der Arlbergbahn Ausblicke auf eine sehr große, schwer absehbare Verkehrsentwicklung eröffnet. —s.

Geschäftliche Mitteilungen

Abgeschlossen am 16. Juni 1924.

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Reorganisation der Verwaltung der Berliner Wasserstraßen. Die Verwaltung der Berliner Wasserstraßen soll, wie uns berichtet wurde, unter Uebertragung ihrer Geschäfte an den Herrn Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen in nächster Zeit aufgelöst werden.

Der Zentralverein hat am 14. Mai 24 in einem ausführlich begründeten Schreiben an das Reichsverkehrsministerium beantragt, falls eine Reorganisation der Wassertraßenverwaltung in der Mark Brandenburg notwendig sein sollte, deren Sitz doch aus Zweckmäßigkeitsgründen nach Berlin zu verlegen und sie dem Oberpräsidenten zu unterstellen.

Abbau wissenschaftlicher Institute. Zum Schutze der wissenschaftlichen Forschungsarbeit im Wasserbau hat die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen im Hinblick auf die gegenwärtigen Abbaumaßnahmen des Reiches und der Länder eine Eingabe an die Reichs- und Landesbehörden gerichtet, der sich der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt sowie der Deutsche Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verband angeschlossen haben. Der Wortlaut der Eingabe ist folgender:

Die wissenschaftliche Forschungsarbeit, die zur Lösung wasserbaulicher und wasserwirtschaftlicher Aufgaben geleistet werden muß, tritt nach außen hin wenig in die Erscheinung. Die Folge davon ist, daß der Einfluß dieser Arbeit auf die technische und wirtschaftliche Durchführung der genannten Aufgaben und die schließlich erzielte Wirkung des Geschaffenen oft in seiner Bedeutung verkannt wird. Eine solche Beurteilung droht auch jetzt bei den Sparmaßnahmen im Reich und in den Ländern Platz zu greifen. Es ist zu fürchten, daß durch künftige Einschränkung oder gänzliche Einstellung von Forschungsarbeiten auf diesem Gebiete die technische Vorbereitung von wasserbaulichen und wasserwirtschaftlichen Aufgaben und ihre wirtschaftliche Durchführung in unberechenbarer Weise leidet und damit bei der Wichtigkeit solcher Aufgaben für unser Vaterland in der Zukunft hohe wirtschaftliche Werte aufs Spiel gesetzt werden.

Die unterzeichneten Gesellschaften und Verbände halten es deshalb für ihre Pflicht, mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, daß die deutsche wissenschaftliche Forschungstätigkeit auf dem Gebiete des Wasserbauwesens bahnbrechend gewesen ist und ihre Leistungsfähigkeit auf sehr ansehnlicher, in der ganzen Welt anerkannter Höhe steht, daß weiter bei der heutigen Vielgestaltigkeit und dem Umfange wasserwirtschaftlicher Aufgaben gar nicht daran gedacht werden kann, zu — namentlich finanziell — befriedigenden Lösungen zu gelangen, wenn nicht die wissenschaftliche Forschungstätigkeit auf der jetzigen Höhe gehalten wird. Es mag u. a. nur erinnert werden an die Notwendigkeit lückenloser und ausgiebiger

Beobachtungen des Verhaltens der Flüsse, deren dauernde Kenntnisgabe auch für die praktische Schiffahrt von Wichtigkeit ist, ferner an die Untersuchung der Grundwasserverhältnisse sowie an den großen wirtschaftlichen Nutzen von Modellversuchen in Wasserbauversuchsanstalten, die es gestatten, die Wirkung wasserbaulicher Maßnahmen vor der Inangriffnahme nach allen Richtungen zu studieren und danach zu der in jeder Beziehung günstigen Lösung zu gelangen. Die unterzeichneten Gesellschaften und Verbände halten es vielmehr im gegenwärtigen Augenblick der Sparnotwendigkeit auf allen Gebieten mit Rücksicht auf die großen Erfolge, die die wissenschaftliche Forschungsarbeit im Wasserbauwesen in neuester Zeit, namentlich in wirtschaftlicher Hinsicht, aufzuweisen hat, für die beste Sparmaßnahme, wenn diese Tätigkeit mit allen Kräften gefördert und ausgedehnt wird. Jede Aufwertung in dieser Richtung wird sich zweifellos unmittelbar bezahlt machen und es können dadurch der Allgemeinheit Unsummen von Kosten für den Bau verfehlter, unzulänglicher oder unzweckmäßiger Anlagen erspart und große Schäden für weite Volks- und Wirtschaftskreise vermieden werden.

Die Träger dieser wissenschaftlichen Forschungsarbeit im Wasserbauwesen sind in der Hauptsache die Landesanstalten für Gewässerkunde, die Versuchsanstalt für Wasserbau, die Wasserbaulaboratorien der Technischen Hochschulen, die Landesanstalt für Wasser-, Boden- und Lufthygiene, die Lehrstühle für Wasserbau an den technischen und landwirtschaftlichen Hochschulen, wesentlich daran beteiligt sind auch die Deutsche Seewarte, die Geologische Landesanstalt, die meteorologischen Institute und das Institut für Meereskunde.

Es liegt um so mehr Veranlassung vor, die Anstalten, die auf dem Gebiete des Wasserbaues und der Wasserwirtschaft tätig sind, schonender Behandlung zu empfehlen, als durch die preußische Abbauverordnung vom 8. Februar 1924 § 6 Absatz 3 und § 56 die zur allgemeinen Unterrichtsverwaltung gehörenden staatlichen wissenschaftlichen Anstalten, ferner sämtliche Hochschulen und die Geologische Landesanstalt bei den Abbaumaßnahmen eine besondere Stellung einnehmen. Gerade die nicht der Unterrichtsverwaltung unterstehenden wissenschaftlichen Anstalten, die sich mit Aufgaben des Wasserbaues und der Wasserwirtschaft befassen, haben neben ihren allgemeinen kulturellen Aufgaben der wissenschaftlichen Forschung wie oben bereits erwähnt, äußerst wichtige praktische Aufgaben zu erfüllen. Bei der Gründung dieser Anstalten war gerade die Ermöglichung von Ersparnissen von ausschlaggebender Bedeutung und man würde durch unsachgemäße Beschränkung der Arbeitsmöglichkeit die Zweckbestimmung dieser Anstalten in Frage stellen.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 5, Seite 114 d. Z. f. B. neu beigetreten:

Herbst, Dr. Ing. Reg,- und Baurat, Berlin NW. 40, Kronprinzen-Ufer 19 I.

Boecker jun., in Fa. Boecker & Peter Assekuranz Berlin, Taubenstr. 35.

Grabau, Polizeimajor, Leiter des Reichswasserschutzes Bez. Mark, Berlin-Wilmersdorf, Hohenzollerndamm 196.

Dr. von Graßmann, Staatsrat, München.

Becker, Direktor, Berlin-Steglitz, Miquelstr. 2.

---

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Präsidialsitzung am 31. Mai 1924. Unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott fand am 31. Mai 1924 in Berlin eine Präsidialsitzung des Reichsausschusses statt, in der u. a. zum Sachverständigen-Gutachten von Dawes und Mac Kenna und dessen Auswirkung auf die Binnenschiffahrt eingehend Stellung genommen wurde. Die Aussprache über die Wasserumschlagstarife ergab, daß die bisherigen diesbezüglichen Bemühungen des Reichsausschusses insofern einen Erfolg gezeitigt haben, als die Regierung erneut die Reichsbahndirektionen beauftragt hat, mit den Körperschaften der einzelnen Stromgebiete in Verbindung zu treten. Auf der Oder haben bereits Verhandlungen stattgefunden, der Rhein hat eine ausführliche Eingabe eingereicht, auch die Elbe wird in nächster Zeit begründete Anträge stellen.

Schiffahrtsabgaben. In allen Stromgebieten wird über die unverhältnismäßige Höhe der Schiffahrtsabgaben geklagt. Stehen doch, um nur ein Beispiel herauszugreifen, für die Strecke Hamburg—Berlin einer Fracht von 0.40 Mk. Abgaben in Höhe von 0.12 Mk. pro 100 kg gegenüber. Der Reichsausschuß wird in dieser Frage auch weiterhin mit allem Nachdruck bei der Regierung vorstellig werden und auf einen generellen Abbau der Abgabensätze hinarbeiten, zumal ja auch von Regierungsseite immer wieder der Abbau der Preise betrieben wird und die Verladefirmen von den Reedern eine weitere Herabsetzung der ohnedies sehr niedrigen Frachten verlangen.

Umsatzsteuer auf der Elbe. Unsere teils schriftlichen, teils mündlichen Verhandlungen mit dem Reichsfinanzministerium sind nunmehr zu einem, wenn auch noch nicht definitiven Abschluß gelangt, leider aber nicht in dem von uns gewünschten Sinne. Den vom Reichsausschuß vorgebrachten und ausführlich begründeten Einwendungen gegenüber stellt sich das Reichsfinanzministerium auf folgenden Standpunkt:

1. Was die rechtliche Seite der Frage anbelangt, so kommt in Betracht Artikel 14 der Elbeschiffahrtsakte: „Außer Zöllen, Orts- oder Verbrauchsabgaben, sowie den in dem Uebereinkommen vorgesehenen Abgaben dürfen keine Abgaben, Steuergebühren oder Gefälle irgendwelcher Art erhoben werden, welche unmittelbar die Schiffahrt treffen würden". Nun könnte ja, wie es in der Denkschrift zum Entwurf eines Gesetzes betr. die Elbeschiffahrtsakte Reichstagsdrucksache 5648, Seite 20/21) auch heißt: „der Wortlaut des Artikels zu der Auslegung Anlaß geben, als ob auch allgemeine Steuern unter das Verbot fallen. Hieran ist jedoch, wie ausdrücklich bei den mündlichen Verhandlungen festgestellt wurde, nicht gedacht worden. Durch den Artikel hat eine privilegierte Stellung der Schiffahrt bezüglich der allgemeinen Steuern jedenfalls nicht geschaffen werden sollen." Da nun die Umsatzsteuer ihrer Natur nach eine allgemeine Steuer ist, so sieht sich das Reichsfinanzministerium nicht in der Lage, im Hinblick auf die juristische Seite der Frage seinen ablehnenden Standpunkt zu verlassen.

2. Dem von uns vorgebrachten Hinweis auf die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen Elbeschiffahrt konnte sich das Reichsfinanzministerium zwar nicht verschließen, doch sieht es die ganze Situation in einem viel günstigeren Licht. An eine wesentliche Minderung der Konkurrenzfähigkeit der deutschen gegenüber den tschechischen Schiffahrtsge-

sellschaften ist nach Ansicht des betr. Herrn Referenten, Ministerialrat Dr. Grabower, nicht zu denken, weil diese Unternehmungen, ob sie nun in oder außerhalb Deutschlands ihren Sitz haben, für alle auf der deutschen Elbe bewerkstelligten, unter das Umsatzsteuergesetz fallenden Umsätze steuerpflichtig sind und die einzelnen Landesfinanzämter angewiesen wurden, eigens darauf zu achten, daß eine Steuerhinterziehung der tschechischen Schiffahrtsorganisationen unmöglich gemacht wird. Sollten diese (tschechischen) Gesellschaften unter Berufung auf Art. 14 der Elbeschiffahrtsakte sich weigern, die Umsatzsteuer zu bezahlen, so glaubt das Reichsfinanzministerium nach Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt einer diesbezüglichen Entscheidung der internationalen Elbeschiffahrtskommission ruhig entgegensehen zu können. Wir werden uns natürlich mit dieser Stellungnahme des Reichsfinanzministeriums nicht zufrieden geben und sofort an das Reichsverkehrsministerium, Abt. für Wasserstraßen, mit der Bitte herantreten, unsere Angelegenheit zu übernehmen und sich mit dem Reichsfinanzministerium in Verbindung zu setzen. Ueber das Ergebnis der weiteren Verhandlungen werden wir unverzüglich unseren Mitgliedern berichten.

---

c) Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe, Berlin.

Generalversammlung am 31. Mai 1924. Am 31. Mai 1924 hat in Berlin unter Vorsitz des Herrn Major Placke eine gut besuchte Generalversammlung stattgefunden, in der in eingehender Aussprache wichtige Fragen des Tarifrechtes behandelt wurden. Die sich daran anschließende Besprechung über die Konjunktur-Lohnpolitik führte zu dem Ergebnis, daß sich alle anwesenden Herren prinzipiell im Einvernehmen mit der Vereinigung deutscher Arbeitgeberverbände gegen diese der ganzen Wirtschaft schädliche Lohnpolitik aussprechen.

---

d) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Rhein.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg.

Rheinschiffahrtstag 1924. Die ordentliche Hauptversammlung des Vereins findet in der Form des Rheinschiffahrtstages am Sonnabend, den 6. September zu Frankfurt a. M. statt. Verhandlungsgegenstände der Tagung sind ein Thema über internationale Probleme des Rheinschiffahrtsrechts sowie ein Vortrag über ein technisches Thema, an dem die Rheinschiffahrt gegenwärtig besonderes Interesse nimmt. Die Vorträge werden von anerkannten Autoritäten ihres Fachgebietes gehalten werden.

Die Behinderungen des Rheinverkehrs. Antrag des Vereins an die Rheinlandkommission. Der Verein hat auf Grund von Erhebungen bei seinen Mitgliedern und nach mündlichen Besprechungen an verschiedenen Hauptplätzen der Rheinschiffahrt eine Eingabe an die Interalliierte Rheinlandkommission in Koblenz über die Behinderungen des Rheinverkehrs gerichtet, in der unter genauer Darlegung der Schwierigkeiten, die den Verkehr auf dem Rhein und in den Rheinhäfen noch behindern, deren Prüfung und Abstellung beantragt wird.

Wasserumschlagstarife. Unter dem 9. Mai hat der Verein folgenden Antrag an den Herrn Präsidenten der Reichsbahndirektion Köln auf Einführung von Wasserumschlagstarifen gerichtet:

„Im Anschluß an den Auftrag, den das Reichsverkehrsministerium Anfang vergangenen Monats der Eisenbahndirektion Köln erteilt hat, gestattet sich der Verein zu beantragen, daß

1. für den Kohlenumschlagstarif im Rheingebiet die Arbeiten zur Aufstellung eines Tarifentwurfs im Benehmen mit den Vertretern des Bergbaues, des Kohlenhandels und der Schiffahrt unverzüglich aufgenommen werden möchten,
2. zum Ausgleich der bestehenden Seehafenausnahmetarife entsprechende Wasserumschlagstarife zu den deutschen Rheinhäfen eingeführt und die Tarifvorschläge im Benehmen mit Vertretern der Schiffahrt alsbald aufgestellt werden,
3. darüber hinaus durch Beratungen mit den Beteiligten und Erhebungen eingehend die Einführung weiterer Wasserumschlagstarife zur Förderung der deutschen Wirtschaft sowie der deutschen Häfen und der deutschen Schiffahrt des Rheingebiets angestrebt wird und die Fragen, auf deren Beantwortung die Eisenbahndirektion zu diesem Zwecke Gewicht legt, den Beteiligten unverzüglich übermittelt werden.

Zur Begründung dieser Anträge darf folgendes angeführt werden:

I. Allgemeines. Die deutsche Wirtschaft des Rheingebietes befindet sich in einem Zustand arger Bedrängnis. Die Jahre der Besatzung, insbesondere das vergangene Jahr, haben dem rheinischen Wirtschaftsleben allgemein die schwersten Schäden zugefügt. Aufgabe der Reichs- und Länderregierungen ist es, angesichts einer derartigen Lage dem schwer bedrängten Gebiete unseres deutschen Vaterlandes mit allen geeigneten Mitteln zu helfen. Zu diesen Mitteln gehört auch die Eisenbahntarifpolitik, die in der Form der Einführung von Wasserumschlagstarifen angesichts der Notlage bestimmter Wirtschaftszweige, wie namentlich des Bergbaues und des Kohlenhandels, sowie der Schiffahrt, heute für die Rheinlande eine ganz besondere Bedeutung gewinnt. Seit langem warten die Beteiligten darauf, daß dieses Mittel praktischer Rheinlandpolitik endlich Anwendung findet. Bereits im Jahre 1922 hat der Reichseisenbahnrat mit Rücksicht auf die für die Wasserstraßen ungünstigen Wirkungen des Staffelsystems der Eisenbahntarife grundsätzlich den Beschluß auf Einführung von Wasserumschlagstarifen gefaßt. Die Reichsbahnhauptverwaltung ist auch in die Prüfung der Ausführung dieses Beschlusses eingetreten, darin aber lediglich durch das Einsetzten des passiven Widerstandes gestört worden. Für den Kohlentransport im Rheingebiet war bereits im Benehmen mit den Beteiligten der Entwurf eines Wasserumschlagstarifs aufgestellt worden. Inzwischen haben sich die Zustände in der Richtung eines verstärkten Bedürfnisses nach Umschlagstarifen verschärft. Das Absatzgebiet der Ruhrkohle, deren Vertrieb eine der wichtigsten Grundlagen der rheinisch-westfälischen und damit der preußisch-deutschen Volkswirtschaft ist, wird u. a. auch durch das Staffelsystem der deutschen Eisenbahntarife in einem Umfang eingeschränkt, wie es in normaler Zeit niemals für möglich gehalten wurde. Die schlesische Kohle konkurriert z. B. heute bis Osnabrück und Mannheim. Schwieriger auch ist die Notlage geworden, in der sich die Rheinschiffahrt seit längerer Zeit befindet. Dieses Gewerbe, das schon durch die Bestimmungen des Friedensvertrages

und die späteren Vereinbarungen der Reichsregierung besonders schwere Lasten übernehmen mußte, ist nicht nur durch den passiven Widerstand tief in Mitleidenschaft gezogen worden, sondern hat auch nachher durch Verträge schwere Verpflichtungen gegenüber den Alliierten unter abermaliger Einbuße von Schiffsraum übernehmen müssen, Verpflichtungen, die es für die Gesamtheit der deutschen Bevölkerung trägt, ohne dafür eine Entschädigung seitens des Reiches zu erhalten. Hinzukommt, daß das Staffelsystem der Eisenbahntarife, dessen Einführung wesentlich allgemein politische Rücksichten auf die geographische Lage der verschiedenen Gebiete und auf die Einheit Deutschlands zugrunde lagen, wichtigen Teilen der rheinischen Wirtschaft nicht nur nicht nützt, sondern schadet, z. B. dem rheinischen Kohlenbergbau und Kohlenhandel durch die auch infolge der Staffeltarife vergrößerte Reichweite der schlesischen Kohle, sowie der Rheinschiffahrt und den deutschen Rheinhäfen aus dem gleichen Grunde und infolge der Einführung von Seehafenausnahmetarifen und Durchgangstarifen. Es muß daher mit großem Ernst darauf hingewiesen werden, daß nach den neuesten Erfahrungen das System der Staffeltarife sich gerade gegen Wirtschaft und Bevölkerung desjenigen Gebietsteils des Deutschen Reiches wendet, der in den letzten 5 Jahren ungeheure Lasten infolge der alliierten Besatzung und der außenpolitischen Lage für das gesamte deutsche Vaterland getragen hat und noch trägt.

Angesichts dieser Lage sind die Wasserumschlagstarife als eines der wichtigsten Mittel der praktischen Rheinlandpolitik und als die unerläßlichste Ausgleichsmaßnahme für die den Rheinlanden gegenüber ungünstige Wirkung des Staffeltarifsystems anzusehen.

IIa. Im einzelnen gestatten wir uns zu dem ersten Antrag zu bemerken, daß u. E. zur Einführung des Kohlenumschlagstarifs Vorerhebungen, wie sie im Schreiben der Direktion vom 12. April d. J. — 1. 8. V. 3 — erwähnt werden, nicht mehr erforderlich sind. Nicht nur sind die Voraussetzungen für die Einführung des Kohlenumschlagtarifes Ende 1922 und Anfang 1923 bereits eingehend klargestellt, sondern es war auch schon ein Tarifvorschlag unter Mitwirkung von Vertretern der beteiligten Wirtschaftsgruppen aufgestellt worden. Seine Einführung wurde lediglich durch das Einsetzen des passiven Widerstandes verzögert. Auch haben sich die Gründe, die zu dem Beschluß auf Einführung eines Kohlenumschlagstarifs führten, inzwischen bekanntermaßen so verschärft, daß die Einführung des Tarifs besonders dringlich geworden ist. Für die Erledigung dieses Teils des Beschlusses des Reichseisenbahnrats auf Einführung von Wasserumschlagstarifen ist daher lediglich noch erforderlich, daß die Eisenbahndirektion den aufgestellten Tarifvorschlag mit Vertretern der beteiligten Wirtschaftsgruppen überprüft. Zu diesem Zwecke bitten wir, einen Vertreter des Kohlensyndikats, des Kohlenkontors und der Vereinigungsgesellschaft rheinischer Braunkohlenbergwerke in Köln sowie unserer Körperschaft für die Schiffahrt zu einer Beratung über die Gestaltung des Kohlenumschlagstarifs einzuladen. Wir nehmen an, daß der sich aus dieser Beratung ergebende Tarifvorschlag alsdann unverzüglich dem Reichsverkehrsministerium zur Einführung seitens der Eisenbahndirektion empfohlen werden kann.

Für eine Mitteilung des Termins der Besprechung wären wir sehr dankbar.

IIb. Zu dem Antrage 2 darf erläuternd bemerkt werden, daß, wie ja der Direktion bekannt ist, die Zahl der Seehafenausnahmetarife in den letzten Monaten weiter erheblich vermehrt worden ist, ohne daß gleichzeitig zum Ausgleich für die deutschen Rheinhäfen entsprechende Binnenumschlagstarife eingeführt wurden. Wir wenden uns nicht gegen die Seehafenausnahmetarife an sich, fordern aber für die deutsche Flagge auf dem Rhein, die in schwerem Wettbewerb mit der Schiffahrt anderer Flaggen steht sowie für die deutschen Rheinhäfen, deren Umschlag unter dem Einfluß der mannigfachen bekannten nachteiligen Wirkungen der Besatzung der Rheinlande seit Jahren notleidend ist, zum Ausgleich entsprechende Wasserumschlagstarife.

Bedenken gegen die Einführung derartiger Tarife lassen sich u. E. aus den Bestimmungen des Friedensvertrages, wie es früher geschah, heute auch seitens der Reichsbahndirektion nicht mehr herleiten, nachdem eine große Anzahl von Seehafenausnahmetarifen sowie zur Ablenkung des Verkehrs von außerdeutschen Bahnen eine Anzahl Durchgangstarife eingeführt worden sind. Auch der Hinweis auf finanzielle Ausfälle bei der Reichsbahn, der in dem Schreiben der Direktion Köln an die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft vom 7. d. M. I 8/Reg. IV 1648/V3 — nachdrücklich gemacht wurde, kann u. E. angesichts der großen Fülle der gewährten Seehafen-Ausnahmetarife, bei deren Einführung das finanzielle Bedenken beiseite gestellt wurde, nicht mehr gelten. Die Reichsbahn fährt auf Grund der Seehafenausnahmetarife die gleichen Transportmengen ,die ihr sonst im Verkehr mit den Binnenhäfen zufallen müssen, zu annähernd derselben Gesamtbruttofrachteinnahme auf der mindestens doppelt so langen Strecke im Verkehr mit den deutschen Seehäfen. Als lehrreiches Beispiel hierfür führen wir an, daß nach Ausnahmetarif 47

100 kg Reis auf der Strecke Hamburg—Basel (853 km)
G.M. 2,63,

auf der Strecke Hamburg—Passau (814 km)
G.M. 259

kosten, während die entsprechenden Frachten ab Mannheim betragen

für 259 km nach Basel G.M. 2,50,
für 486 km nach Passau G.M. 4,—.

Diese anormale Frachtenlage, wofür noch beliebig viele Beispiele anzuführen wären, hat u. a. auch im Getreideverkehr eine vollständige Verschiebung der Handelszentren und deren Absatzgebiete herbeigeführt. Wir ziehen aus dieser Tatsache die Schlußfolgerung, daß die Eisenbahn sich heute der Schaffung von Binnenumschlagstarifen nicht mehr entziehen darf und auch nicht mehr unter Berufung auf den Friedensvertrag entziehen kann.

Wir vertreten daher unter dem Vorbehalt von Abweichungen im Einzelfalle die Forderung, daß das gleiche System des Tarifaufbaues, wie es den Seehafenausnahmetarifen zugrunde liegt, für die gewährten Tarife dieser Art auch im Verkehr mit den Rheinhäfen und für die Zukunft bei Einführung neuer Seehafenausnahmetarife autonomisch auch für die Binnenhäfen jeweils Anwendung findet.

Von den Seehafenausnahmetarifen der neuesten Zeit hat insbesondere der Tarif Nr. 52 für Papier der Klasse A, B und C im Ausfuhrverkehr (Tarif- und Verkehrsanzeiger vom 25. April) große Beunruhigung unter den Rheinschiffahrtsbeteiligten hervorgerufen, weil die Einführung eines entsprechenden Umschlagstarifes für die Rheinhäfen unterblieb. Von führenden Mannheimer Reedereikreisen wird uns hierüber folgendes geschrieben:

„Die Wirkungen dieses Tarifes sind für die Rheinschiffahrt um so katastrophaler, als gerade die Ausfuhr

der süddeutschen Papierfabriken den Hauptstock für die Aufrechterhaltung der Talfahrten nach Rotterdam bildet, seitdem die übrige Ausfuhr infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Depression sehr stark zurückgegangen ist. Die Rheinschiffahrt kann den seitens der Bahn mit diesem Papier-Ausfuhrverkehr getanen Schritt unmöglich ruhig hinnehmen und es ist dringend notwendig, daß mit größter Beschleunigung und stärkstem Nachdruck darauf hingearbeitet wird, daß die schädliche Wirkung des Papier-Ausfuhrtarifs durch Schaffung eines entsprechenden Binnenumschlagstarifes zugunsten der oberrheinischen und der Mainhäfen ausgeglichen wird. Zu diesem Zweck stellen wir folgenden Antrag:

Aus den in den Ausnahmetarif 52 aufgenommenen Versandstationen sind alle Stationen im Gebiet südlich der Mainlinie herauszugreifen. Die Frachtsätze für den Verkehr von diesen Stationen nach Kehl, Karlsruhe, Mannheim, Frankfurt, Aschaffenburg transit Wasserweg sind zu berechnen auf Grund des Frachtsatzes 1 des Ausnahmetarifes 52, soweit sich nicht nach Frachtsatzzeiger 2 oder 3 des gleichen Ausnahmetarifes billigere Sätze ergeben. Im übrigen wären die Anwendungs-Bedingungen des Ausnahmetarifes 52 auch diesem Binnenumschlagstarif zugrunde zu legen."

Wir unterstützen diesen Antrag mit der Bitte, ihn sofort zum Gegenstand einer Prüfung zu machen.

Was das geschäftliche Vorgehen bei der Bearbeitung unseres Antrages 2 betrifft, so gestatten wir uns die Anregung, zunächst eine kleine Anzahl von Vertretern der Rheinschiffahrt zur Besprechung dieses Antrages zu hören, damit in dieser Aussprache das Programm zur Ausarbeitung für die amtlicherseits dem Verkehrsministerium zu machenden Vorschläge über die Gewährung von Binnenumschlagstarifen zum Ausgleich der Seehafenausnahmetarife aufgestellt werden kann. Die Vorerhebungen, von denen die Direktion in ihrem Schreiben vom 12. v. M. spricht, werden, wie wir annehmen, nicht ohne Mitwirkung der Beteiligten erfolgen. Damit aber deren Arbeiten sich von vornherein in der zweckmäßigen Richtung bewegen, erscheint eine derartige baldige Beratung unerläßlich. Für die Mitteilung auch dieses Termins wären wir zu Dank verbunden.

IIc. Was endlich den A n t r a g z u 3 betrifft, so möchten wir uns Einzelheiten hierzu noch vorbehalten, nachdem uns seitens der Reichbahndirektion Köln die Disposition bekanntgegeben ist, nach der die Vorerhebungen über diese Anträge zu veranstalten sind. Aus diesen Mitteilungen dürften sich auch die Fragen ergeben, auf deren Beantwortung seitens der Reichsbahnverwaltung Wert gelegt wird. Der wünschenswerte Aufschluß hierüber dürfte zweckmäßig gleichzeitig in der vorgeschlagenen Besprechung über den Antrag 2 gegeben werden.

Zum Schluß gestatten wir uns noch besonders hervorzuheben, daß die politische Lage u. E. eine besondere beschleunigte Behandlung der gestellten Anträge notwendig macht. Wir bitten daher um gütigst umgehende Anberaumung der angeregten Besprechungen und gestatten uns mit Rücksicht auf bereits festgesetzte andere amtliche Sitzungen die Bitte, die Termine nach vorheriger fernmündlicher Verständigung festzusetzten.

Abschrift dieses Schreibens erhalten der Reichsverkehrsminister, der Reichsminister des Innern, der Reichsminister für die besetzten Gebiete sowie die zuständigen Ministerien der Regierungen der deutschen Rheinuferstaaten."

Wie uns mitgeteilt wird, ist vom Herrn Reichsverkehrsminister inzwischen ein von der Reichsbahndirektion Köln vorgelegter Entwurf eines Ausnahmetarifs für Kohlen genehmigt worden. Ueber den Zeitpunkt seines Inkrafttretens ist noch nichts bekannt.

Allgemeiner Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt, Duisburg.

Neue Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Rheinschiffahrt. Im Anschluß an die Mitteilungen in den letzten Nummern dieser Zeitschrift geben wir bekannt, daß nach langwierigen Verhandlungen vor dem Reichsarbeitsministerium durch Schiedssprüche vom 17. April, 7. Mai und 28. Mai d. J. ein Abschluß des Tarifstreits in der Rheinschiffahrt erzielt worden ist.

Aus den Schiedssprüchen sei kurz das wichtigste hervorgehoben:

1. Die Nachtruhe beträgt in den Monaten März bis einschließlich Oktober 10 Stunden, in den Monaten November bis Februar 12 Stunden. Sie kann an 3 bezw. 4 Tagen in der Woche um 1 weitere Stunde gegen Vergütung verkürzt werden. Gegenüber der früheren Tarifregelung der 12stündigen Nachtruhe ist dadurch eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge gewährleistet worden.
2. Die Arbeitszeit beim Laden und Löschen kann von bisher 8 auf 10 Stunden ausgedehnt werden.
3. Sonntagsruhe. Es werden in jedem Monat 2 freie Sonntage gewährt, an denen jedoch bei wirtschaftlicher Notwendigkeit auch gefahren werden kann. Für sämtliche gefahrenen Sonntage ist ⅙ des Wochenlohnes zuzüglich 10 % zu bezahlen.
4. Die Nebenvergütungen für besondere Arbeiten sind in ihrer Zahl und Höhe erheblich eingeschränkt worden.
5. Ueberarbeit wird mit 15 % des Tagelohns, Nacht- und Sonntagsarbeit mit 20 % des Tagelohns für die Stunde vergütet. Bei Mehrschichtenbetrieb wird an das Personal, das in der 2. oder 3. Schicht zur Mehrarbeit herangezogen wird, keine Ueber- oder Nachtarbeitsvergütung gezahlt, wenn in der vorhergehenden Schicht keine Arbeit zu verrichten war.
6. Der Urlaub beträgt für Steuerleute und 2. Maschinisten 5—12 Werktage, für Schiffsjungen 3—5 Werktage, für das übrige Personal 4—10 Werktage.
7. Die Kündigungsfrist beträgt für Steuerleute und 2. Maschinisten 4 Wochen zum Monatsschluß, für das übrige Personal 7 Tage.
8. Der Tarifvertrag gilt rückwirkend vom 26. April bis 30. September d. J.
9. Für Hafenboote sind besondere Bestimmungen vereinbart worden, für Güterboote soll gleichfalls eine Sondervereinbarung erfolgen, deren Abschluß jedoch noch nicht gelungen ist.

Durch die Schiedssprüche ist anerkannt worden, daß die Kapitäne, Schiffsführer und 1. Maschinisten aus dem Mannschaftstarifvertrag ausscheiden und daß die für diese Gruppen eingeführten Einzel-Anstellungsverträge aufrecht erhalten werden.

Es ist für diese Gruppe ein besonderer Rahmentarifvertrag abgeschlossen worden, der lediglich die Pflichten, die Normen für die Monatsgehälter, den Urlaub, die Kündigungsfrist und einige Einzelheiten regelt. Von Bedeutung ist dabei, daß die von uns seinerzeit eingeführte Familienzulage von 10 % für diese Gruppen aufrecht erhalten wird und daß ferner in den Monatsgehältern die Ueberstunden und der größte Teil der sonstigen Nebenvergütungen abgegolten sind.

Die auf Grund der Schiedssprüche eingeführten Arbeits- und Lohnbedingungen für die Mannschaften bezw. Arbeits- und Gehaltsbedingungen für Kapitäne, Schiffsführer und 1. Maschinisten sind im Druck erschienen und beim Rheinverlag, Duisburg, erhältlich.

Märkische Wasserstraßen.

Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen, E. V., Berlin.

Verlängerung der Schleusenbetriebszeiten. Der Regierungspräsident in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen hat auf unsere Eingaben hin an den Schleusen des Oder-Spree-Kanals die 16stündige Betriebszeit eingeführt; ebenso wurde auf dem Voß-Kanal der Schleusendienst verlängert, und zwar auf die Zeit von 5—10 Uhr.

Vereinfachung der Stundungsabrechnung. Zur Vereinfachung der Stundungsabrechnung wurden vom 1. Juni 1924 ab auf dem Hohenzollern-Kanal, der oberen und unteren Havel und der Havel-Elbe-Wasserstraße folgende Aenderungen getroffen: Auf dem Hohenzollern-Kanal errechnet Hohensaaten/O die Abgaben für die Fahrten in der Richtung zur Oder für alle übrigen Schleusen, ebenso Lehnitz für die Fahrten in der Richtung Berlin.

Für die obere Havel errechnet Zehdenick die Abgaben für Fahrten nach Mecklenburg, Lehnitz die Abgaben für Fahrten nach Berlin.

Für die untere Havel errechnet Rathenow die Abgaben für Fahrten zur Elbe, Brandenburg diejenigen für Fahrten nach Berlin.

Für die Havel-Elbe-Wasserstraße errechnet Niegripp oder Parey die Abgaben für Fahrten zur Elbe, Brandenburg I für Fahrten nach Berlin.

In Zukunft werden also auf den oben genannten Wasserstraßen alle für die Erhebung der Abgaben für die Zwischenhebestellen erforderlichen Angaben von den Beamten der betreffenden vorgenannten Schleusen auf den Anmeldungen für Stundungen vermerkt werden.

Sperre der Südhalle des Packhofes für den Schiffsverkehr. Unsere Eingabe an das Landesfinanzamt Groß-Berlin in dieser Angelegenheit (vergl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Heft 5) waren insofern von Erfolg begleitet, als das Hauptzollamt Packhof bereits wieder die Entladung von zollpflichtigen Schiffsgütern beim Zollamt I. Südhalle, zugelassen hat, soweit die Räume ausreichen.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 4. Juni. Infolge des bei Beginn der Berichtszeit eingetretenen neuen Hochwassers war die Berg- und Talschiffahrt auf der oberen Oder vorübergehend zum Stillstand gekommen. Nachdem das Wasser wieder seinen normalen Stand erreicht hatte, vollzog sich der Schiffahrtsverkehr ohne nennenswerte Störungen. An der Glogauer Eisenbahnbrücke ist wieder ein Unglück eingetreten, indem ein mit Kohlen beladener Kahn gesunken ist. Eine direkte Schiffahrtssperre ist mit diesem Unfall nicht verbunden, der Fall zeigt aber aufs neue, daß die Ausführung der von der Schiffahrt schon seit längerer Zeit angestrebten Verlängerung des Treideldammes vom Domhafen bis an die Brückenpfeiler zur Sicherung von Schiff und Ladung notwendig ist, wodurch die Schwierigkeiten der dortigen Stromverhältnisse behoben und eine sichere Durchfahrt der Kähne gewährleistet würde. Gegen Ende des Monats Mai trat abermals ein Wasserwuchs ein, durch den auch weiterhin die Vollschiffigkeit der Oder gewährleistet ist. In Cosel-Hafen sind in der Zeit vom 12. bis 31. Mai 160 200 t Kohlen gekippt und 60 800 t Erze gekrant worden. Die Ranserner Schleuse passierten: zu Berg 115 Dampfer, 264 beladene und 365 leere Kähne, zu Tal 122 Dampfer, 508 beladene und 7 leere Kähne. Die Erzverladungen in Stettin nehmen ihren Fortgang. Die Verladungen von Hamburg nach Schlesien sind immer noch gering.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 8. Juni. Die Geschäftslage der Schiffahrttreibenden in den märkischen Wasserstraßen ist in der Berichtszeit infolge der steigenden Kreditnot weiter erschwert worden. Der Verkehr von der Oder wurde durch den Streik der Bergarbeiter in den oberschlesischen Gruben äußerst ungünstig beeinflußt. Die Wasserstandsverhältnisse auf der Oder und Elbe waren verhältnismäßig günstig. Für den Verkehr von Hamburg ist über größere amerikanische Mehltransporte zu berichten, ferner auch über Getreidetransporte der Reichsgetreidestelle, welche die Schiffahrt einigermaßen beschäftigt haben. Der Eilverkehr war verhältnismäßig befriedigend, er läßt aber im allgemeinen infolge des Rückganges des Exportes erheblich nach. Der Verkehr nach Stettin hielt sich im Rahmen der bisherigen Grenzen, während die Erwartungen, die man auf Besserung der Geschäftslage in der Baumaterialienschiffahrt gesetzt hatte, in keiner Weise erfüllt wurden. Es kamen nur Verladungen von Ziegelsteinen in Betracht, die für Amerika bestimmt sind, und die von Berlin aus nach Hamburg ausgeführt wurden. Die Frachten waren im allgemeinen stark gedrückt. Die verhältnismäßig hohen Schiffahrtsabgaben werden von den Interessenten schwer und drückend empfunden.

Elbe.

Hamburg, 5. Juni. Der Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer berichtet über den Verkehr im Monat Mai: Der Güterumschlag, welcher ungefähr auf der Höhe des Vormonats stand, konnte sich während der ganzen Berichtszeit ohne wirtschaftliche oder verkehrstechnische Störungen abwickeln. Schwierige Lohnverhandlungen zwischen den Organisationen der Hafenarbeiter und Unternehmer führten zu einem Schiedsspruch, der für die Monate Juni und Juli einen Tagelohn von 5,60 Mk. anstelle des bisherigen Lohnsatzes von 4,80 Mk. vorsieht. Die Binnenschiffe können zurzeit bei ganz vollschiffigem Wasser verkehren, denn die vielfachen Gewitterniederschläge sorgen für guten Wasserstand. Trotzdem bleiben die Frachten verhältnismäßig hoch, was auf einen fast schon chronisch gewordenen Mangel an Kahnraum zurückzuführen ist. Im Bergverkehr von Hamburg bezahlt man für 100 kg Schwergut exkl. Bugsierlöhne nach Magdeburg 0,27 Gmk., nach Barby 0,29 Gmk., nach Aken 0,30 Gmk., nach Riesa 0,45 Gmk., nach Dresden und Halle 0,50 Gmk., nach Berlin 0,35—0,40 Gmk., nach Breslau 0,68 Gkm.

Magdeburg, 10. Juni. (Bericht über Monat Mai.) Auch der Monat Mai brachte noch keine wesentliche Besserung der wirtschaftlichen Lage. Der Handel stand im zunehmenden Zeichen einer ausgesprochenen Geldknappheit. Vom Binnenlande wurden demzufolge nur die dringendsten Käufe getätigt, was die Elbeverschiffung von Importgütern erheblich beeinflußte. Mit Seeschiffen in

Hamburg angekommene Importgüter wurden vielfach in Hamburg in Elbeschiffen gelagert. Dieses und erhebliche Transporte von englischen Kohlen nach Berlin erzeugte in der ersten Hälfte des Monats Mai eine Raumknappheit, die wohl eine Festigung der Schifferanteilfrachten, nicht aber entsprechende Besserung der Flußfrachten zur Folge hatte. Die Schifferanteilfrachten betragen ab Hamburg:

	nach Mittelelbe	nach Sachsen	nach Böhmen
23. 4. 24	12	14	15 Pfg.
26. 4. 24	12	14	18 „
21. 5. 24	12	14	15 „
23. 5. 24	14	16	17 „
7. 5. 24	14/16	16/18	17/20 „
2. 5. 24	16	18	20 „
7. 5. 24	14/16	16/18	18/20 „

Die Flußfrachten, die in den ersten Zweidritteln des Monats Mai gering anzogen, fielen im letzten Drittel wieder. Im Güterangebot zeigte sich eine Belebung; es kamen vorwiegend zur Verschiffung: Kohlen nach Berlin, Koks nach der Mittelelbe, Getreide und Mehl nach Sachsen und Böhmen, Phosphat und Erze nach Böhmen. Die Bahnverladungen waren im Monat Mai sehr rege. Es liegt die Frage nahe, ob die Binnenschiffahrt nicht im erheblich größeren Teil an den Verladungen teilgenommen hätte, wenn ihr die schon lange geforderten Binnenumschlagstarife zugestanden worden wären. Nebengebühren im Hamburger Hafen gelangten im Monat Mai gemäß der am 21. 1. 24 herausgegebenen Nebengebührenliste zur Berechnung. Dem vielfach geäußerten Wunsch der binnenländischen Wirtschaftskreise, die Nebengebühren in Hamburg zu ermäßigen, konnte leider nicht entsprochen werden, weil die Betriebe durch die erhöhten Hafenarbeiterlöhne mehr und mehr belastet wurden. An der Mittelelbe waren die Frachten im allgemeinen unverändert. Steinsalzladungen talwärts waren etwas lebhafter, während es an anderen Gütern fast ganz mangelte. Das Berggeschäft von Hamburg nach Magdeburg lag sehr ungünstig; infolgedessen herrschte an der Mittelelbe, da Ladungen nicht herankamen, steter Mangel an Kahnraum. Derselbe mußte zum Teil leer herangebracht werden. Die Lage an der Oberelbe hat sich gegenüber dem Beginn der Schiffahrtseröffnung im Monat April etwas verschlechtert. Der Wasserstand war den ganzen Monat hindurch vollschiffig, sodaß die volle Ladefähigkeit auf jedem einzelnen Fahrzeuge ausgenutzt werden konnte. Der Export von Zucker aus der letzten Kampagne nähert sich seinem Ende, in den nächsten Monaten werden nur noch geringe Quantitäten zur Verladung gelangen. Dadurch wird sich natürlich wieder leerer Raum ansammeln, weil Zucker das Hauptkontingent für den Export stellt. Die Wehre in der Elbe sind in der zweiten Hälfte des Monats zur Aufstellung gelangt und wurde der volle Stau am 20. Mai erreicht. Die Einfuhr ist im Verhältnis zum Vormonat etwas geringer gewesen, doch ist dieselbe noch immer so beträchtlich, daß die eintreffenden Kähne nicht immer sofort Landlage erhalten können. Zu erwähnen wären im besonderen: Salz, Schwefelkies, Phosphat, Eisenerz, Zinkerz, Salpeter, Rohöl, Leinsaat, Kopra, Getreide, Mehl und Stückgüter. Wie schon erwähnt, hat die Verladung von Exportgütern aus der Tschechoslowakei durch die Verringerung der Zuckermengen einen Ausfall zur Folge, sodaß der mit Bergladung angekommene und leergestellte Kahnraum nicht immer Ladung erhalten konnte. Teilweise sind deshalb auch schon verschiedene Fahrzeuge wieder leer talwärts gefahren. Im Export gelangten folgende Güterarten zur Verschiffung: Raffinade und Rohzucker, Schnitthölzer und Langholz, Glas und Glasflaschen, Papier, chemische Güter, Eisenwalzdraht, Futterkuchen, Malz, Zellulose, Röhren und Stückgüter. Kohlenreisen wurden zu folgenden Frachten abgemacht: nach Dresden mit Kc 17.— und nach Hamburg Kc. 26.— per Tonne.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Juni. Der Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal litt im Mai stark unter der Stillegung der Zechen infolge des Lohnstreites im Bergbau. Kohle ist im vergangenen Monat, außer geringen Mengen in der ersten Woche, nicht verfrachtet worden. Die Kähne mußten leer nach Emden geschleppt werden, um die bedeutenden Erzmengen in Emden zu übernehmen. Durch die großen Erztransporte waren die Umschlagsvorrichtungen in Emden und Dortmund sehr gut beschäftigt. Im Rhein-Herne-Kanal war der Verkehr, da in den Zechenhäfen keine Kohlen verladen wurden, sehr gering. Die in den Zechenhäfen liegenden Kähne wurden daher, soweit sie für diese Fahrt in Frage kamen, leer nach Emden geschleppt. Die übrigen Fahrzeuge lagen teils leer, teils beladen in den Zechenhäfen und an Schleuse VII. Mit einer Wiederaufnahme der Kohlentransporte nach Osten ist kaum vor Mitte Juni zu rechnen, da die Zechen starken Eigenbedarf haben und die Verpflichtungen aus den Micumverträgen erfüllt werden müssen.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Regensburg, 10. Juni. Der anhaltende gute Donauwasserstand ermöglichte auch weiterhin ein vollständiges Abladen der Schiffe. Insbesondere größere Mengen Salz gelangten wieder in ganzen Schleppladungen ab Regensburg, Deggendorf und Passau nach Ungarn und Bulgarien zur Verladung. Dagegen ist der Stück- und Wagenladungs-Güterverkehr noch nicht so stark wie am Ende der vorjährigen Schiffahrtssaison. Auf dem Donau-Main-Kanal herrscht ziemlich reger Schiffsverkehr. An den Verladeplätzen ist hauptsächlich Rundholz angefahren, das nach Neumarkt, Nürnberg und Bamberg verfrachtet wird. Auch der Durchgangsverkehr von Regensburg über Kelheim nach dem Main wurde wieder aufgenommen. Es erfolgten bisher wöchentlich mehrere Abfahrten von Regensburg bergwärts durch den Donau-Main-Kanal nach Bamberg.

Frankfurt a. M., 5. Jnui. (Verkehrsbericht für Mai 1924.) Bergarbeiterstreik im Ruhrgebiet und Hochwasser haben den Schiffsverkehr in der zweiten Monatshälfte nachteilig beeinflußt. Wegen starkem Hochwasser mußte er sogar um die Monatsmitte einige Tage ganz ruhen. Die Massengutkranen im Osthafen haben dadurch nur geringe Beschäftigung erfahren. Der Stückgutverkehr im Westhafen hat sich weiter gut entwickelt. Alle Umschlagsvorrichtungen waren stark in Anspruch genommen. Der Schiffsgutverkehr hat sich wie folgt gestaltet: Eingegangen sind 221 Fahrzeuge mit insgesamt 72 769 t Ladung, an der Kohlen, Baumaterialien, Stückgüter und Getreide den Hauptanteil hatten; ausgegangen sind 69 Fahrzeuge mit insgesamt 22 895 t Ladung, bestehend vornehmlich aus Eisenschrot und -steinen, Flußspat, Quarzit, Kunst- und Pflastersteinen, Stückgütern und Farben.

Rhein.

Duisburg-Ruhrort, 11. Juni. Der Wasserstand des Rheins war in den letzten vier Wochen außerordentlich hoch. Infolge der durch die wärmere Witterung in den Gebirgen hervorgerufenen Schneeschmelze und auch infolge der reichlichen Niederschläge wurde dem Strom soviel

Wasser zugeführt, daß wir während des ganzen Monats Mai ausgesprochenes Hochwasser hatten. Den höchsten Wasserstand erreichte der Rhein am 6. v. Mts. mit einem Kauber Pegel von 6,10 m, wodurch die Schiffahrtsfirmen gezwungen wurden, den Bergschleppverkehr für einige Tage einzustellen. Ebenfalls mußten die Verladungen in den hiesigen Häfen während dieser Zeit zum größten Teil wegen Ueberschwemmung der Ladestellen eingestellt werden. Das Wasser des Rheins fiel sehr langsam. Am 26. 5 .zeigte der Kauber Pegel 3,59 m an. Nach diesem Tage machte sich ein erneutes Steigen bemerkbar, sodaß der Kauber Pegel am 2. ds. Mts. wieder 4,02 m stand. Bis heute hat sich der Wasserstand auf einer Höhe von ca. 3,80 m gehalten. Der Schiffsverkehr zum Oberrhein, sowie nach Holland stand vollkommen im Zeichen des Bergarbeiterstreiks, welcher am 7. v. Mts. ausbrach und erst am 31. v .Mts. beigelegt werden konnte. Der Kohlenversand zu den hiesigen Häfen hat während dieser Zeit vollkommen ausgesetzt, sodaß die Rheinschiffahrt unter dem Ausfall der Kohlentransporte sehr zu leiden hatte und der Schiffsverkehr zum Oberrhein und nach Holland fast gänzlich stockte. Mit Ausnahme sonstiger geringfügiger Transporte lag die Rheinschiffahrt seit Anfang vorigen Monats bis heute vollkommen brach. Da die Arbeit in den Zechenbetrieben erst seit einigen Tagen wieder aufgenommen worden ist, kann der Versand der Kohlen zu den Umschlagshäfen nur allmählich wieder einsetzen; infolgedessen ist die Lage auf dem Schiffahrtsmarkt auch heute noch still, Frachten und Mieten wurden während des Bergarbeiterstreiks nicht notiert, da nur ganz vereinzelt Charterungen von Schiffen vorgenommen wurden. Am 2. ds. Mts. wurde eine Miete von 2 Cts. sowie 3 Pfg. je Tag und Tonne ab Häfen des Rhein-Herne-Kanals bezahlt, am 7. ds. Mts. eine Fracht von 1 Mk. je Tonne ab den Rhein-Ruhr-Häfen und 1.20 Mk. von den Häfen des Rhein-Herne-Kanals. Der Schleppverkehr zum Oberrhein, welcher in den letzten Monaten sehr flau war, ist während der Zeit des Bergarbeiterstreiks infolge des Ausfalls der Kohlentransporte noch träger geworden. Das Schleppgut bestand fast nur noch aus Ausfuhren von Holland und Belgien, welche für den Oberrhein bestimmt waren. Der Schlepplohn wurde durchweg mit 1.20 Gmk. je Tonne, Basis Ruhrort—Mannheim, notiert. Vorübergehend schwankte er an den Tagen, an welchen das Hochwasser seinen Höchststand erreichte, zwischen 1.30 und 1,50 Gmk. je Tonne, Basis Ruhrort—Mannheim.

Bericht über die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Mai 1924.

Die Lage in der Rheinschiffahrt blieb bis zum Einsetzen des Bergarbeiterstreiks die gleiche wie im Vormonat. Nachdem schon beim Monatsbeginn die Förderleistung sehr gering und dementsprechend die Brennstoffverfrachtung äußerst eingeschränkt war, setzte am 6. Mai der Streik ein, der die Schiffahrt allmählich gänzlich zum Erliegen brachte.

Der Wasserstand des Rheins war im Monat Ma außerordentlich hoch. Infolge der durch die wärmere Witterung in den Gebirgen hervorgerufenen Schneeschmelze und der reichlichen Niederschläge wurde dem Strom so viel Wasser zugeführt, daß fast während des ganzen Monats ausgesprochenes Hochwasser herrschte. Am 6. Mai erreichte dieses bei einem Kauber Pegel von 6,10 m einen solchen Stand, daß sich die Schiffahrtsfirmen gezwungen sahen, den Bergschleppverkehr für einige Tage einzustellen. Ebenfalls mußten die Verladungen in den hiesigen Häfen zum größten Teil wegen Ueberschwemmung der Ladestellen eingestellt werden. Gegen Mitte des Monats erfolgte eine Senkung des Wasserstandes auf 4.76 m, um am 26. des Monats bis auf 3 50 m herunter zu gehen; von da ab erfolgte wiederum ein allmähliches Anwachsen des Wassers, welches am Monatsende (30.) wiederum auf 4,06 m stand, sodaß die meisten Schiffe ihre Ladefähigkeit voll ausnutzen können.

Der Schleppverkehr zum Oberrhein, der in den letzten Monaten sehr flau war, ist in diesem Monat infolge des Ausfalls der Kohlentransporte noch geringer geworden. Infolge des schwachen Geschäftsganges sind viele Schlepper außer Betrieb gesetzt worden. Schleppkraft und Schiffsraum werden in allen Größen reichlich angeboten. Da die Boote mit Bunkerkohlen nicht versorgt werden konnten, ruhte der Schleppverkehr ab Ruhrhäfen gänzlich. Das Schleppgut besteht fast nur noch aus Anfuhren von Holland und Belgien, welche für den Oberrhein bestimmt sind. Die am Oberrhein leer werdenden Kähne suchen nach Möglichkeit Beschäftigung im Taltransportgeschäft, während von der Ruhr aus viele Kähne leer nach Rotterdam fahren. Dort sind die Eingänge an Erzen ziemlich reichlich. Auch die Anfuhren von englischer Kohle nehmen wieder zu. Rege Verfrachtungstätigkeit herrscht vom Kölner Braunkohlenrevier nach dem Niederrhein; es werden an Fracht von Wesseling nach den Rhein-Ruhrhäfen 60—65 Cents die Tonne gezahlt.

Der Schlepplohn wurde durchweg mit 1,20 Goldmark je Tag und Tonne Basis Ruhrort—Mannheim notiert. Vorübergehend schwankte er an den Tagen, an welchen das Hochwasser seinen Höchststand erreichte, zwischen 1,30 und 1,50 Goldmark je Tag und Tonne nach Mannheim und 1.05 Goldmark nach Mainz.

Die Schiffsmieten standen zu Anfang des Monats auf 2½ bis 3 Cents je Tag und Tonne. Alsdann fanden bis heute keine wesentlichen Notierungen mehr statt, da nur ganz vereinzelt Charterungen von Kähnen vorgenommen wurden.

Der Kohlenversand zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen und der Kohlenumschlag hier haben mit Ausnahme der ersten Tage des Monats infolge des Bergarbeiterstreiks fast gänzlich ausgesetzt.

In der Getreidespedition sind die Ankünfte an Getreide, Futtermitteln und Mehl gegenüber dem Vormonat etwa auf die Hälfte zurückgegangen; sie sind im Begriff, wesentlich weiter eingeschränkt zu werden. Die Kapitalknappheit und die damit verbundene mangelhafte Aufnahmefähigkeit hindert die Importeure am weiteren Bezug der Ware.

Das übrige Umschlagsgeschäft ist nach wie vor gering.

Durch die im Laufe der Verhandlungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmerschaft gefällten Schiedssprüche des Reichsarbeitsministeriums ist, nachdem die Arbeitgeber die Sprüche abgelehnt hatten, am 28. Mai d. J. nochmals vom Reichsarbeitsminister eine Einigung erzielt worden, die zum Abschluß neuer Gesamtvereinbarungen führte.

Mit der Abwicklung des zwischen den deutschen Rheinreedereien und den Besatzungsmächten Ende vorigen Monats zustande gekommenen Vertrages ist begonnen und ein großer Teil der beschlagnahmten Boote und Kähne ist bereits zurückgegeben worden.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel.)

Bekanntmachungen.

a) Verordnungen der Zentralbehörden.

Vorschriften
über Erteilung von Schiffspatenten (Schiffsattesten) und über die regelmäßige Untersuchung der Schiffe auf den westdeutschen Kanälen.

Auf Grund des § 7, 2 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle vom 29. Dezember 1922 werden über die Erteilung von Schiffspatenten und die regelmäßige Untersuchung der Schiffe auf den westdeutschen Kanälen folgend Vorschriften für den Geltungsbereich der genannten Polizeiverordnung erlassen

I. Erteilung der Schiffspatente usw.

§ 1.

Die Schiffspatente werden durch das Wasserbauamt, in dessen Bezirk das Schiff seinen Heimatsort (§ 122 des Binnenschiffahrtsgesetzes) hat, erteilt, erneuert oder umgeschrieben. Die Eichung oder Vermessung der Schiffe sowie die Prüfung der Dampfkessel und Maschinen erfolgt nach den hierfür geltenden besonderen Bestimmungen.

§ 2.

Der Antrag auf Erteilung, Erneuerung und Umschreibung des Schiffspatents ist vom Schiffseigentümer bei dem zuständigen Wasserbauamt (§ 1) zu stellen und muß enthalten:

1. die Gattung und den Baustoff, den Namen, die Nummer oder die sonstigen Merkzeichen des Schiffes,
2. die Tragfähigkeit, die Abmessungen (vergl. anliegendes Muster A unter 3) und bei Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit eigener Triebkraft die Stärke des Motors, — bei Personendampfern die Zahl der Personen, die gleichzeitig befördert werden dürfen —,
3. die Zeit und den Ort der Erbauung,
4. den Heimatsort,
5. den Namen und die nähere Bezeichnung des Eigentümers oder der Miteigentümer,
5. den Ort, wo das Schiff zur Untersuchung gestellt werden soll.

Der Angaben zu 1—5 bedarf es nicht, wenn dem Antrag der Schiffsbrief (§ 125 Binnenschiffahrtsgesetz) beigefügt wird.

Dem Antrag auf Erneuerung und Umschreibung ist das Schiffspatent beizufügen.

§ 3.

Die Untersuchung, zu der das Schiff unbeladen zu stellen ist, nimmt das Wasserbauamt vor. Sie erstreckt sich auf alle für die Tauglichkeit des Schiffes und seines Zubehörs maßgebenden Punkte. Der Eichschein oder Meßbrief des Schiffes, sowie die Genehmigungsurkunde und das Revisionsbuch des Dampfschiffkessels sind bei der Untersuchung vorzulegen. Ueber den Befund nimmt das Wasserbauamt eine Niederschrift auf, in der angegeben sein muß, ob das Fahrzeug zur Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen vollkommen tauglich ist, welche besonderen Forderungen etwa noch zu erfüllen sind, um es dazu tauglich zu machen, oder ob und aus welchen Gründen es zur Befahrung der Kanäle nicht zugelassen werden kann.

Der Untersuchung bedarf es nicht, soweit durch das Zeugnis des Germanischen Lloyds oder eines vereideten Sachverständigen die Tauglichkeit des Schiffes und seines Zubehörs nachgewiesen wird. Als Sachverständige gelten neben den Schiffsbesichtigern des Germanischen Lloyds auch andere Personen, die den Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden von Schiffahrttreibenden benannt und von ihnen anerkannt werden.

§ 4.

Ist das Schiff für die Fahrt unbedingt tauglich, so erteilt das Wasserbauamt das beantragte Schiffspatent nach dem anliegenden Muster A, ist es untauglich, so wird der Antrag zurückgewiesen; bei bedingter Tauglichkeit wird dem Antragsteller anheimgegeben, die vorhandenen Mängel zu beseitigen.

§ 5.

Das Patent wird gegen Entrichtung der vorschriftsmäßigen Stempelgebühr und der nach § 6 zu zahlenden Kosten ausgehändigt.

§ 6.

An Gebühren sind zu entrichten:

a) 7 Goldmark für die Untersuchung des Schiffes,
b) die gesetzlichen Reisekosten usw. vom Wohnort des Beamten zur Untersuchungsstelle und zurück,
c) 3 Goldmark für die Erteilung, Erneuerung oder Umschreibung des Schiffspatents.

§ 7.

Wenn das Schiff zum weiteren Gebrauche nicht mehr tüchtig ist, wird das Schiffspatent von der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde, in deren Bezirk der Heimatsort des Schiffes liegt, zurückgenommen.

II. Regelmäßige Untersuchung der Schiffe.

§ 8.

Für die regelmäßige Untersuchung eines Schiffes gemäß § 7, 2 der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle vom 29. Dezember 1922 ist das Wasserbauamt zuständig, in dessen Bezirk das Schiff seinen Heimatsort hat (§ 1). Der Antrag ist bei dieser Behörde vom Schiffseigentümer zu stellen und muß den Erfordernissen des § 2 entsprechen.

Vorzulegen sind das Schiffspatent in Urschrift oder beglaubigter Abschrift, der Eichschein oder der Meßbrief und, bei Dampfschiffen, die Genehmigungsurkunde und das Revisionsbuch des Dampfschiffskessels.

§ 9.

Wird das Schiff für tauglich befunden, so stellt das Wasserbauamt über die Untersuchung und ihr Ergebnis gegen Zahlung des vorgeschriebenen Stempels und der Kosten (§ 11) eine Bescheinigung nach anliegendem Muster B aus, die dem Schiffpatent anzuheften ist. Andernfalls teilt es dem Antragsteller die vorgefundenen Mängel mit und setzt ihm eine den Umständen angemessene Frist. innerhalb deren er das Schiff in einen tauglichen Zustand zu versetzen und zu einer neuen Untersuchung zu stellen hat. Läßt der Antragsteller die Frist unentschuldigt

verstreichen, so wird ihm das Schiffspatent entzogen (vergl. § 7).

§ 10.

Von dieser staatlichen Untersuchung wird abgesehen, wenn der Schiffseigner eine Bescheinigung des Germanischen Lloyds, einer Berufsgenossenschaft oder des Vereins Bremer Seeversicherungsgesellschaften in Bremen beibringt, daß das Schiff und sein Zubehör vorschriftsmäßig untersucht und für die Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen tauglich befunden worden ist.

Die Untersuchungsbehörde bekundet in diesem Falle auf der vorgelegten Bescheinigung, daß und wann letztere ihr vorgelegen hat, und gibt sie dem Schiffseigner alsdann zurück.

§ 11.

Für die regelmäßige Untersuchung werden erhoben:

1. eine Gebühr von 5 Goldmark für jedes Schiff,
2. wenn die Untersuchung außerhalb des dienstlichen Wohnsitzes des Beamten stattfindet, die gesetzlichen Reisekosten usw.

§ 12.

Auf ausreichend begründeten Antrag des Schiffseigentümers kann die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde die Untersuchungen und die damit verbundenen Entscheidungen auch einem anderen Wasserbauamt ihres Bereichs übertragen. Die Ausstellung des Schiffspatents (§ 4) und die Bescheinigung über die Schiffsuntersuchung (§ 9) verbleibt jedoch stets bei dem nach § 1 und § 8 zuständigen Wasserbauamt.

Berlin, den 26. April 1924.

Der Reichsverkehrsminister.

Wv. IV. 404. In Vertretung: Krohne.

Muster A.

Schiffspatent.

Das im hiesigen Schiffsverzeichnis unter Nr. . . . . . eingetragene, im folgenden näher bezeichnete Schiff:

1. Gattung und Baustoff des Schiffes: . . . .
2. Namen, Nummer oder sonstige Merkzeichen des Schiffes: . . . .
3. Tragfähigkeit und Abmessungen des Schiffes: . . .

Größte Länge ohne Steuer: . . . .

Größte Breite { des Schiffskörpers: . . . . . / über den Radkästen: . . . .

Tiefgang { bei voller Ladung: . . . . / leer: . . . .

Bei Personendampfern Zahl der Menschen, die gleichzeitig befördert werden dürfen: . . . .

Bei Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit eigener Triebkraft Stärke des Motors: . . . .

4. Zeit und Ort der Erbauung: . . . .
5. Heimatsort: . . . .
6. Namen und nähere Bezeichnung des Eigentümers oder der Miteigentümer: . . . .

ist in allen seinen Teilen und Zubehörungen untersucht und zur Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen gut und tüchtig befunden worden.

Das Fahrzeug darf zum Schiffahrtsbetrieb so lange benutzt werden, als es in diesem Zustande erhalten und bei den regelmäßigen Untersuchungen für fahrtüchtig befunden wird.

. . . . , den . . . . 19 . .

Wasserbauamt.

(Siegel.) (Unterschrift.)

Muster B.

Bescheinigung über Schiffsuntersuchung.

Das unter Nr. . . . . des hiesigen Schiffsverzeichnisses eingetragene, im folgenden näher bezeichnete Schiff:

1. Gattung und Baustoff des Schiffes: . . . .
2. Namen, Nummer oder sonstige Merkzeichen des Schiffes: . . . .
4. Tragfähigkeit und Abmessungen des Schiffes: . . .

Größte Länge ohne Steuer: . . . .

Größte Breite { des Schiffskörpers: . . . . . / über den Radkästen: . . . .

Tiefgang { bei voller Ladung: . . . . . . / leer: . . . .

Bei Personendampfern Zahl der Menschen, die gleichzeitig befördert werden dürfen: . . . .

Bei Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit eigener Triebkraft Stärke des Motors: . . . .

4. Zeit und Ort der Erbauung: . . . .
5. Heimatsort: . . . .
6. Namen und nähere Bezeichnung des Eigentümers oder der Miteigentümer: . . . .

ist am . . . . 19 . . in allen seinen Teilen und Zubehörungen und in einem für die Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen tauglichen Zustand befunden worden.

. . . . , den . . . . 19 . .

Wasserbauamt.

(Siegel.) (Unterschrift.)

Sperre der Schleuse bei Offenbach a. Main. Das Hessische Ministerium der Finanzen gibt unter dem 8. Mai 1924 bekannt:

Wegen Erneuerung der Tore wird die Schleuse bei Offenbach a. M. in der Zeit

vom 15. Juli ab auf die Dauer von höchstens 6 Wochen

gesperrt und das Wehr während dieser Zeit niedergelegt.

Die Durchfahrt durch den Schiffsdurchlaß im Wehr ist während der Sperre allen Fahrzeugen gestattet, deren Einsenkung 30 cm weniger als die jeweilige Wassertiefe über dem Wehrrücken beträgt (§ 34, Absatz b der Schiffahrts-Polizeiordnung für den kanalisierten Main).

Die Wassertiefe über dem Schiffsdurchlaß wird während der Sperre an sämtlichen Mainschleusen, in den Häfen zu Frankfurt und Offenbach sowie an den Wasserbauämtern zu Mainz und Frankfurt und dem Straßen- und Flußbauamt Aschaffenburg durch Anschlag täglich bekanntgegeben

Abänderung der Satzung des Schifferbetriebsverbandes für die Oder in Breslau. Die vom Schifferbetriebsverband für die Oder beschlossene, von mir unter dem heutigen Tage genehmigte neue Fassung des § 17 der Satzung (Reichs-Verkehrs-Bl. 1923, Abt. B, S. 198 ff.) wird hiermit veröffentlicht:

§ 17.

Ordnungsstrafen.

Wegen schuldhafter Verletzung der Satzung, der Anordnungen der Verbandsorgane oder der Verkehrsbehörden, soweit der Betriebsverband mit ihrer Durchführung betraut ist, kann der Vorstand Ordnungsstrafen von einer bis zur einhundertfünfzig Goldmark verhängen. § 3 Abs. 2 Satz 1 findet entsprechende Anwendung. Im Wiederholungsfalle kann ein Mitglied auf bestimmte Zeit von den Einrichtungen des Verbandes ausgeschlossen werden.

Gegen die Entscheidung des Vorstandes findet innerhalb zweier Wochen seit Zustellung der Beschwerde an den Oberpräsidenten. Chef der Oderstrombauverwaltung, in Breslau Revision statt.

---

b) **Bekanntmachungen der Rheinstrombauverwaltung und Wasserbaudirektionen.**

Schiffsmeldedienst Oberrhein. Die Badische Wasser- und Strassenbaudirektion Karlsruhe gibt nach Abschluß der Besprechungen zwischen ihr und dem Verein über die Wiedereinrichtung eines Schiffsmeldewesens auf der Strecke Plittersdorf-Straßburg-Kehl folgendes bekannt:

„Der im Jahre 1907 von der Wasser- und Strassenbaudirektion Karlsruhe eingerichtete Schiffsmeldedienst (Uebermittlung von Wasserständen und Schiffsmeldungen auf badischer Seite zwischen Plittersdorf und Kehl-Straßburg), welcher durch den Brückenmeister in Plittersdorf und den Wärter des Rheintelegraphen in Kehl vermittelt wurde und seit dem Uebergang der Schiffbrücken an Frankreich unterbrochen war, wird mit den Meldestellen Plittersdorf, Freistett und dem Hafen in Kehl alsbald wieder aufgenommen.

Eine Verbindlichkeit für die Meldungen wird seitens der Wasser- und Strassenbauverwaltung nicht übernommen. Die letztere wird jedoch dafür Sorge tragen, daß der Meldedienst möglichst ungehindert und ohne Unterbrechung vor sich gehen kann.

Die Schiffsmeldungen von den Meldestellen Plittersdorf und Freistett werden jeweils an einer im Hausgang vor dem Dienstraum des Wärters des Rheinfernsprechers in Kehl befindlichen Tafel vermerkt und können dort von den Interessenten eingesehen werden. Der Wärter des Rheinfernsprechers leitet die Schiffsmeldungen an den Hafenmeister und nimmt andererseits von diesem und den Firmen auch Meldungen entgegen. Privatgespräche, welche dem Schiffsverkehr mit dem Hafen in Kehl nicht dienen, sind nicht zugelassen. Die Einrichtung steht den deutschen und ausländischen, am Hafenverkehr in Kehl beteiligten Firmen zur Verfügung.

Ein Teil der Kosten, welche der Wasserbauverwaltung durch die Einrichtung entstehen, ist durch die Schiffahrtsinteressenten in der Weise zu ersetzen, daß sie für jedes dem Schiffahrtsbetrieb dienende Gespräch eine Gebühr von vorläufig 70 G.-Pf. zu entrichten haben. Die Wärter der Schiffsmeldestellen Plittersdorf, Freistett und Kehl führen monatsweise Nachweisungen über die von jeder Firma geführten Gespräche. Der hiernach sich ergebende Kostenersatz für einen Monat wird durch das Rheinbauamt Offenburg bei den betreffenden Firmen angefordert und ist innerhalb 5 Tagen nach Anforderung auf das Postscheckkonto Karlsruhe Nr. 2310 (Landeshau t-kasse) einzuzahlen.

Für vorgeschriebene Meldungen von Talschleppzügen über die französische Fernsprechleitung nach den Schiffbrücken werden Gebühren nicht erhoben."

Verschiedene Mitteilungen.

Eine neue Verbindung zwischen Elbe und Oder. Der Plan eines Berliner Nordkanals wird im Zentralblatt der Bauverwaltung Nr. 11 durch Dr. ing. Herbst eingehend geschildert. Die Linienführung des Kanals durch das aufzuschließende Industriegelände wird in einer Karte dargestellt. Es schweben zurzeit Verhandlungen mit den Aufsichtsbehörden, den sachverständigen Körperschaften und den beteiligten Anliegern. Der Kanal ist für 1000-Tonnen-Schiffe berechnet und soll mit der Berlin im Norden umziehenden Industriebahn in Verbindung gebracht werden. Er ist 31 km lang und stellt gleichzeitig eine neue Verbindung zwischen Elbe und Oder dar. Er kann bei Tag- und Nachtbetrieb einen jährlichen Verkehr von 5 000 000 Tonnen bewältigen. Eine Teilausführung des Plans ist vorgesehen. Die baldige Inangriffnahme wäre nicht nur im Interesse der Erwerbslosenfürsorge, sondern mindestens ebenso im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse zur Erschließung brachliegender Werte erwünscht.

(Die freie Donau Nr. 10, 1924.)

Der neue Großschiffahrtsweg Mülheim-Ruhr. Nachdem schon in früheren Jahren mehrere Vorentwürfe für die Schiffbarmachung der unteren Ruhr aufgestellt waren, ließ die Stadt Mülheim im Jahre 1912 den dem jetzigen Ausbau zugrunde liegenden Entwurf ausarbeiten, der von den Vorentwürfen insofern wesentlich abweicht, als der Schiffahrtsweg in fast gerader Linie nach Mülheim a. d. Ruhr durchführt und somit die große Alstadener Ruhrschleife durch einen Stichkanal abschneidet.

Dem Ausbauentwurf wurden die mittleren Rheinschiffe von 1700 t Tragfähigkeit zugrunde gelegt. Die im Stichkanal bei Gut Raffelberg zur Ueberwindung des 6,3 m großen Gefälles erforderliche Schiffsschleuse 11 erhält jedoch ebenso wie die als zweite Mündungsschleuse des Rhein-Herne-Kanals auf Duisburger Stadtgebiet im Bau befindliche Schiffsschleuse 1 solche Abmessungen, daß auch den größeren auf dem Rhein verkehrenden Schiffen bis zu 2300 t Tragkraft der Durchgang möglich ist. Oberhalb der Schleuse 11 wird der Stichkanal zu einem Industriehafen verbreitert derart, daß außerhalb des Schiffahrtsweges 2 Schiffe zu je 12,5 m Breite nebeneinander anlegen können. Ferner ist auch noch ein großes Stichbecken in schräger Richtung nach Mülheim-Ruhr-Speldorf vorgesehen. Zur richtigen Wasserhaltung in dem neuen Hafen ist in der Ruhr bei Mülheim-Styrum ein Walzenwehr von 3 × 17.5 m gleich 52,5 m lichter Weite angelegt mit einer Stauhöhe von 4,3 m über Wehrsohle. Die an der Stauhöhe gewonnene Wasserkraft wird durch das bei Solbad Raffelberg unmittelbar rechts der Schleuse liegende Wasserkraftwerk Raffelberg mit 4 Turbinen auf senkrecht stehender Welle ausgenutzt werden. Die größte Stauhöhe am Kraftwerk beträgt ebenso wie an der Schleuse 6,3 m.

Der Industriehafen erhält eine Kailänge von rd. 3 km. Das Industriegelände ist 850 Morgen groß und wird in großzügiger Weise durch Straßen und durch Eisenbahnanschlüsse aufgeschlossen. Der Eisenbahnanschluß an den Bahnhof Mülheim-Ruhr-Speldorf ist bereits im Betriebe. Eine Reihe Mülheimer und auswärtiger Firmen haben sich bereits im Hafengelände angesiedelt und ihren Betrieb aufgenommen. Mit der Hafenanlage sind einige große Straßenzüge im Entstehen. Eine breite Alleestraße entlang des ganzen Schiffahrtsweges von Mülheim bis zum Rhein soll den Durchgangsstraßenverkehr nach Duisburg und Ruhrort aufnehmen. Der Stadtteil Styrum ist bereits durch einen breiten Straßenzug zum Solbad Raffelberg unter Ueberbrückung der Ruhr und des Schiffahrtskanals mit dem Stadtteil Speldorf verbunden.

Während das Hafengelände selbst frei von Bodensenkungen infolge Bergbaues ist, wurden die hauptsächlichsten Ingenieurbauwerke der Anlage unter Berücksichtigung des darunter umgehenden Bergbaues ausgeführt und verdienen auch aus diesem Grunde durch ihre Sonderbauweise ein besonderes Interesse.

Im Jahre 1925 wird die Hafenanlage fertiggestellt werden und dem Betriebe übergeben, sodaß Mülheim a. d. Ruhr, wo heute auch noch Reedereifirmen und zahlreiche alte Schifferfamilien ansässig sind, dann zugleich Rheinhafenstadt werden wird.

Großschiffahrtsweg Rhein—Maas. Die Stadtverwaltung von Aachen hat sich in der letzten Zeit mit einem Kanalprojekt beschäftigt, daß eine Verbindung des Rheins mit der Maas herbeiführen soll. Die Linienführung der neuen Wasserstraße soll über die holländisch-limburgischen Orte Heerlen und Sittard gehen, und zwar deswegen, weil man hierdurch einen erleichterten Absatz für die Kohlen und Erze des westfälischen Industriebeckens erhofft. Während die Stadtverwaltung von Rotterdam nach den bisherigen Erfahrungen dem Projekt nicht wohlwollend gegenüber zu stehen scheint, bringen die holländischen Grenzorte der geplanten Linienführung großes Interesse entgegen. Allerdings muß vor Inangriffnahme des Baues erst die Ermächtigung der holländischen Regierung, durch deren Gebiet der Kanal gehen soll, eingeholt werden. Die Frage eines Rhein-Maas-Schiffahrtsweges ist übrigens schon im Friedensvertrag von Versailles erörtert, wo im Artikel 361 Deutschland verpflichtet wird, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil dieser Wasserstraße nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Zustimmung der Zentralkommission zu bauen „falls im Verlauf von 25 Jahren nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages Belgien sich entschließt, einen Großschiffahrtsweg Rhein-Maas in Höhe von Ruhrort zu schaffen“.

Donauhafenprojekt für Krems. Am 9. Mai d. J. fand die erste Jahresversammlung des vorbereitenden Baukomitees für die Errichtung eines Donauhafens bei Krems im Rathaussaale in Krems statt. Der Geschäftsführer und Projektant Oberbaurat Ing. Rudolf Erben berichtete über 10 Propagandavorträge, über Veröffentlichungen, sowie über die Komiteesitzungen. Die Detailterrainaufnahmen und die Detailprojektierungen werden im Einvernehmen mit der Strombaudirektion der Donauregulierungskommission derart durchgeführt, daß voraussichtlich Ende dieses Jahres das kommissionsreife Projekt fertiggestellt werden kann. Der Genannte erwähnte die Fortschritte der Bauten am Rhein-Main-Donau-Kanale bei Passau und Bamberg (Viereth), da die Alimentierung des Hafens zum großen Teile auf diesem Kanalwege gewärtigt wird; weiteres die Trassierungsarbeiten für das Bahnprojekt von Kernhof nach Neuberg, dessen Vorkonzessionär Rechtsanwalt Dr. Muck in Mürzzuschlag (Steiermark) ist. Ueber dieses Projekt erstattete die „Grazer Tagespost“ vom 15. April d. J. unter dem Titel „Ein Donauhafen für Graz?“ einen Bericht über eine Tagung vom 19. März in Mürzzuschlag und eine solche vom 13. April in Lilienfeld. Hierbei wurden als Donauhafenorte für das westliche Niederösterreich, Krems, Melk, Pöchlarn und Ybbs genannt. Unter Zugrundelegung einer Schienenlänge Neuberg-Kernhoff von 36 km werden sich die Entfernungen wie folgt ergeben; Graz-Bruck an der Muhr-Mürzzuschlag-Neuberg-Kernhof-St. Pölten-Krems, Hafen 233 km; Graz-Bruck an der Muhr-Semmering-Wien-Freudenauer Hafen 236 km; Graz-St. Michael-Selztal-Phyrbahn-Linz, Hafen 289 km; Graz-Leoben-Vordernberg-Hieflau-St. Valentin-Linz, Hafen 236 km. Die Schriftleitung verweist hinsichtlich der Details des Hafenprojektes für Krems auf den in Heft Nr. 3 vom 19. März 1924 enthaltenen ausführlichen Vortrag des Projektanten. Aus den Bahnstreckenlängen und aus dem letztangeführten Vortrag geht hervor, daß Krems der günstigste Hafenort im westlichen Niederösterreich wäre, dessen Einzugsgebiet nach Inbetriebsetzung der Linie Kernhof-Neuberg sich auf Steiermark, Kärnten und einen großen Teil von Jugoslavien erstrecken würde. Der Stadtrat in St. Pölten plant in nächster Zeit eine Interessentenbesprechung über das angeführte Bahnprojekt und das Hafenprojekt für Krems. Bemerkt wird, daß das vorbereitende Baukomitee aus Vertretern der Stadtgemeinden Krems und St. Pölten, sowie des Industriellenverbandes — Sektion St. Pölten und dem Projektanten besteht. Zur Verfassung des Detailprojektes wurde ein Tätigkeitsausschuß gewählt.

Schiffsfrachten für die Oder. Vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten in Goldmark (420 Goldpfennig = 1 Dollar) je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Grundfracht für ganze Kahnladungen

von: nach:	Breslau Berlin	Stettin	Oppeln Berlin	Stettin	Cosel-Oderhafen Berlin	Stettin
Steinkohle für Berlin a) Oberspree: 17. 5.—23. 5.	4,30	3,80	5,95	5,45	6,60	6,10
b) Unterspree: 17. 5.—23. 5.	4,70	—	6,35	—	7,00	—

(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen, sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein. Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von 10 % bei einer Beladung unter 1,40 m, 20 % unter 1,30 m, 30 % unter 1,20 m, 40 % unter 1,10 m, 50 % unter 1,00 m.

Verband der Interessenten an der schweizerischen Rheinschiffahrt. Die Ansiedelung von Rheinschiffahrtsinteressenten im Hafengebiet von Basel ist soweit vorgeschritten, daß fast das gesamte baselstädtische Hafengebiet im Baurecht vergeben ist. Die Ansiedler sind mit der Erstellung ihrer Anlagen im Hafengebiet von Basel beschäftigt, teilweise sind diese Anlagen schon erstellt und in Betrieb genommen worden. Zur gemeinsamen Behandlung aller die schweizerische Rheinschiffahrt im all-

gemeinen und das Basler Hafengebiet im besonderen betreffenden Fragen wurde von den im Basler Hafengebiet angesiedelten Firmen der „Verband der Interessenten an der schweizerischen Rheinschiffahrt“ gegründet. Der Verband hat seine Tätigkeit sofort aufgenommen. Sein Vorstand besteht aus den Herren: Moser, Direktor der Kohlen- und Brikettwerke A.-G. Basel, als Präsident; Groschupf, Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel, als Vizepräsident; Beck, Continentale Kohlengesellschaft, Basel; Hecht, „Neptun“ Transport- und Schiffahrts-A.-G., Basel; Jörin, Kohlenumschlags-A.-G., Basel; Schmidt, Lumina-A.-G., Genf. Das Sekretariat wurde Herrn Gautschy, dem Sekretär des Arbeitgeber-Verbandes, Basel, übertragen. Geschäftsstelle: Aeschenvorstadt 34.

Binnenumschlagstarife. Am 15. 3. 24 hat die Reichsbahndirektion Dresden die Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt zur neuen Ausarbeitung positiver Vorschläge betr. Binnenumschlagstarife aufgefordert. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind von der Elbe bereits aufgenommen worden. Ueber den Ausgang derselben werden wir zu gegebener Zeit sofort berichten.

Die Seehafenausnahmetarife. In der belgischen Presse wird gegen die deutsche Regierung der Vorwurf erhoben, daß sie entgegen den Bestimmungen des Vertrages von Versailles Eisenbahn-Ausnahmetarife zugunsten der deutschen Häfen eingeführt habe, und daran wird die Aufforderung an die belgische Regierung geknüpft, gegen diese Ausnahmetarife Einspruch zu erheben. Demgegenüber muß festgestellt werden, daß im Vertrag von Versailles Deutschland nicht das Recht genommen ist, solche Seehäfen-Ausnahmetarife einzuführen: Deutschland ist nur verpflichtet, die gleichen Ausnahmetarife auch zugunsten von Seehäfen in den Verbandsländern zuzugestehen, wenn eine der betreffenden Regierungen dies verlangt. Tatsächlich hat nun die belgische Rgierung schon vor etwa drei Monaten dieses Verlangen an die deutsche Regierung gestellt. Die deutsche Regierung hat damals auch entsprechende Seehäfen-Ausnahmetarife für den Hafen von Antwerpen grundsätzlich zugesagt und vorgeschlagen, daß über technische Einzelheiten besondere Ausschüsse verhandeln sollen. Obwohl damals sofort als deutscher Unterhändler die Eisenbahndirektion Köln benannt worden ist, hat die belgische Regierung bisher noch keinen Ausschuß ernannt. Wenn die Verhandlungen noch nicht begonnen haben, so liegt die Schuld also allein auf der belgischen Seite. Bei diesem Anlaß muß auch der Vorwurf in der belgischen Presse zurückgewiesen werden, als seien die Eisenbahn-Ausnahmetarife für die deutschen Seehäfen nur zu dem Zwecke eingeführt worden, um den Hafen von Antwerpen zu schädigen. Im Gegenteil, die deutschen Seehäfen-Ausnahmetarife wurden ursprünglich dadurch veranlaßt, daß die französisch-belgische Eisenbahnregie in den besetzten deutschen Gebieten eine einseitige Tarifpolitik getrieben hat, um den Verkehr aus den besetzten Gebieten und dem übrigen Deutschland künstlich nach Antwerpen abzulenken. Dadurch sind die deutschen Seehäfen gegenüber Antwerpen wettbewerbsunfähig geworden und von ihrem natürlichen Verkehrshinterland abgeschnitten worden. Deutschland ist also erst durch diese französisch-belgische Tarifpolitik geradezu gezwungen worden, als Gegenmaßnahme dagegen für die deutschen Seehäfen niedrigere Tarife einzuführen. (K. Z. 399 vom 7. 6. 24.)

Frachtvergünstigung für Grubenholz. Die bisherige Frachtvergünstigung für Grubenholz hat neuerdings eine Erweiterung erfahren insofern, als nunmehr Grubenholz nicht nur wie bisher beim Versand unmittelbar an Kohlen- oder Erzgruben oder an „Sammellagerstationen“, sondern auch beim Versand an Wasserumschlagsstationen zwecks Weiterleitung auf dem Wasserwege nach Klasse E tarifiert. Somit hat die Reichsbahnverwaltung zum ersten Male ihre ablehnende Stellung gegenüber den von der Schiffahrt seit Jahren erkämpften Wasserumschlagstarifen aufgegeben.

Frachtstundung bei der Reichsbahn. Die fortgesetzten Bemühungen und Vorstellungen der wirtschaftlichen Verbände bei der Reichsbahnverwaltung, eine Abänderung der Frachtstundungsbedingungen herbeizuführen, scheinen jetzt zu einem Erfolg führen zu sollen. Es sollen z. Zt. bei der Reichsbahn Erwägungen schweben, die jetzigen Vertragsstrafen von 1 % pro Tag erheblich herabzusetzen. Für die Bemessung des neuen Satzes wird, wie wir hören, voraussichtlich der derzeitige Zinssatz der Banken für tägliches Geld maßgebend sein, und zwar so, daß sich der Prozentsatz der Reichsbahn etwas über diesen Zinssatz hält, um den Anreiz zu pünktlicher Zahlung weiter fortbestehen zu lassen. Der neue Satz wird sich etwa zwischen 30 und 40 % pro Jahr bewegen. Der Zeitpunkt, zu dem die gekennzeichnete Aenderung eingeführt wird, steht noch nicht fest.

Vertragstarife der Reichsbahn. Auf die Vorstellungen des Reichsverbandes der deutschen Industrie zur Frage der Transittarife erteilte die Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung, den nachfolgenden Bescheid: „Es ist richtig, daß sich die Reichsbahn trotz vieler Vorzüge der Vertragstarife entschlossen hat, künftig keine solchen mehr zu erstellen, besonders auch um deswillen, weil sie eine Bindung der Bahn auf unerwünscht lange Zeit mit sich bringen, was bei den heutigen rasch wechselnden und schwer vorauszusehenden Verhältnissen Gefahren in sich birgt. Die bestehenden Vertragstarife sind aufgehoben worden, mit der Maßgabe, daß bereits abgeschlossene Verträge noch abzuwickeln sind. Fortan sollen nur noch solche Tarife herausgegeben werden, die — ohne besonderen Vertrag — jedermann zugänglich sind. Mit der Herausgabe der Tarife sind die Direktionen und das Tarifamt in München beauftragt, und zwar zunächst: a) Die Reichsbahndirektion Altona für den Verkehr über See von und nach außerdeutschen Ländern sowie für den Verkehr von und nach den nordischen Ländern, b) das Tarifamt München für den Verkehr von Oesterreich, Tschechoslowakei nach Schweiz, Frankreich Belgien und von Oesterreich nach Holland, c) Reichsbahndirektion Dresden für den Verkehr von der Tschechoslowakei nach Holland, d) Reichsbahndirektion Breslau für den Verkehr von Polen nach Tschechoslowakei, Oesterreich, Schweiz, Frankreich, Belgien, Holland (auch im Durchgang durch Polnisch-Oberschlesien, e) Reichsbahndirektion Oppeln für den Verkehr von Polnisch-Oberschlesien nach den unter d genannten Ländern, f) Reichsbahndirektion Köln für den Verkehr von Holland, Belgien nach Schweiz, Oesterreich, Tschechoslowakei, Polen, g) Reichsbahndirektion Karlsruhe für den Verkehr von Frankreich, Schweiz nach dem Osten sowie den Verkehr mit den Saarbahnen. — Zunächst sind Durchfuhrtarife für Holz erstellt worden, die in allernächster Zeit veröffentlicht werden. Wir nehmen daher Abstand, hierauf näher einzugehen. Bemerkt sei nur, daß das Maß der Ermäßigung sich je nach den Wettbewerbsverhältnissen in den einzelnen Verkehrsverbindungen richtet, daher bei den ungleichen Verhältnissen ganz verschieden ist. Die Erstellung weiterer Ausnahmetarife im Durchfuhrverkehr für andere verkehrswichtige Güter ist in Vorbereitung. Nähere Angaben lassen sich hierüber zurzeit noch nicht machen.“

Eisenbahnverkehr mit der Kölner Zone. Mit Wirkung vom 15. Mai sind hinsichtlich des Verkehrs mit der Kölner Zone folgende Aenderungen eingeführt worden:

Die Fracht für den Eil- und Frachtgutverkehr wird für die ganze Strecke in Frankatur berechnet, und zwar:

a) nach dem Reichsbahntarif die Strecke innerhalb der Kölner Zone unter Umrechnung der Goldmark in Franken zum festgesetzten Kurs,

b) nach dem Regietarif die Strecke diesseits und jenseits der Kölner Zone, unter getrennter Berechnung der Fracht für jede der beiden Strecken. Es findet also folgende Berechnung statt, wenn es sich um eine Sendung von Krefeld nach Ludwigshafen handelt:

1. von Krefeld nach Dormagen Regietarif,
2. „ Dormagen nach Sechtem Reichsbahntarif,
3. „ Sechtem nach Ludwigshafen Regietarif.

Barvorschüsse, Nachnahmen, Interessenerklärung an der Lieferung sind für diesen Verkehr nicht gestattet, während im Regiebinnenverkehr Eil- und Frachtgutsendungen in Frankatur und Ueberweisungen, mit Barvorschüssen und Nachnahmen abgefertigt werden können.

Hinsichtlich des Verkehrs vom unbesetzten Gebiet über die Kölner Zone ist hervorzuheben, daß der Eil- und Frachtgutverkehr von oder nach Reichsbahnstationen außerhalb der Kölner Zone mit direktem Eingang oder Ausgang durch diese Zone in Köln keine Unterbrechung mehr erfährt. Die Frachtberechnung für diesen Verkehr erfolgt in Frankatur für die Strecke der Versandbahn und in Ueberweisung für die Strecke der Empfangsbahn. Für diesen Verkehr gelten bis auf weiteres folgende Tarifübergangsbahnhöfe:

Wahn, Sechtem, Liblar, Düren, Elsdorf-West, Bedburg-W., Rommerskirchen, Dormagen, Düsseldorf H. B., Düsseldorf-Eller.

Aller Voraussicht nach werden indes in nächster Zeit diese Tarifgrenzen geändert werden. Mitteilung hierüber wird folgen. Die Haftpflicht für Sendungen nach und von der Kölner Zone bleibt noch einer besonderen Regelung vorbehalten.

Wirkungen der Ruhrbesetzung. Schädigung des holländischen und belgischen Verkehrs. Die verheerende Wirkung, die die Ruhrbesetzung auf Holland und Belgien gehabt hat, ergibt die Gegenüberstellung der folgenden Verkehrszahlen für das Jahr der Ruhrbesetzung 1923 gegen das Jahr 1922.

	Einfuhr aus Deutschland nach Holland	Ausfuhr aus Holland nach Deutschland	Durchfuhr durch Holland nach Deutschland	Durchfuhr durch Holland aus Deutschland	Eisenbahnverkehr zwischen Holland und Deutschland	Verkehr in Antwerpen über den Rhein
	in Millionen Tonnen:					
1922	6,500	1,517	9,404	2,991	3,374	4,665
1923	5,000	1,481	6,065	1,546	2,553	1,306
Unterschied:	—1,5	—0,036	—3,339	—1,445	—0,821	—3,359
= Prozent:	—23	—2,4	—36	—48	—24	— 72

Interessant sind hierzu folgende im Brüsseler Standard in einem Aufsatz „Wie dem Hafen von Antwerpen durch die Besetzungsbehörden entgegengearbeitet wird“ erschienenen Klagen:

Wir haben wiederholt darauf hingewiesen, wie die Besetzung der Ruhr für den Hafen von Antwerpen nachteilige Folgen gehabt hat. Aber nicht allein die Ruhrbesetzung, sondern auch die Besetzung des Rheinlands bringt unserm Hafen großen Schaden durch die eigenartigen Maßnahmen, welche durch die französischen Militärbehörden getroffen sind. Der größte Teil der Güter, die aus dem unbesetzten Teil Deutschlands nach Antwerpen befördert werden sollen, müssen durch das besetzte Gebiet laufen. Aber anstatt diese Güter einfach in Transit in verschlossenen Wagen durchzulassen, werden sie der Verpflichtung unterworfen, im voraus bei der französischen Zollbehörde einen Betrag als Sicherheit, der durchschnittlich 10 bis 15 v. H. des Wertes beträgt, zu hinterlegen. Wenn die deutschen Firmen über Hamburg ausführen oder das besetzte Gebiet vermeiden können dadurch, daß sie über Rotterdam verschiffen, oder wenn sie den Weg über französische Häfen wählen, kennen sie diese Beschwerden nicht, und mehr als ein Antwerpener Versender oder Verfrachter erhielt aus dem unbesetzten Deutschland die Mitteilung, daß es unmöglich wäre, über Antwerpen zu verladen wegen der oben angedeuteten Kosten und der damit verbundenen Schwierigkeiten.“

Staubecken von Ottmachau. Im Aprilhefte der Zeitschrift für Binnenschiffahrt (s. Seite 90/91) brachten wir einen ausführlichen Bericht über die am 29. März 1924 in Breslau stattgefundene Versammlung von Interessenten aus Handel, Industrie, Schiffahrt usw., die sich unter Leitung des Reichsministers a. D. Gothein mit der ungemein wichtigen Frage des Staubeckens von Ottmachau beschäftigte. Dieses Projekt ist nun in der Zwischenzeit wieder ein gutes Stück vorwärts gekommen.

In der letzten gemeinsamen Sitzung des Provinziallandtages für Niederschlesien und Oberschlesien vom 23. Mai wurde die Vorlage des Provinzialausschusses, daß der Provinzialverband von Schlesien sich an der Verbesserung der Oderwasserstraße unterhalb Breslau durch den Bau eines Staubeckens bei Ottmachau finanziell beteiligen soll, einstimmig angenommen.

Die Frage war auf das ernsteste geprüft worden; denn mit diesem Bau soll ein großes landwirtschaftliches Areal, das bis auf 8000 Morgen geschätzt wird, unter Wasser gesetzt und der landwirtschaftlichen Bebauung entzogen werden. Es war nochmals geprüft worden, ob die Wellen, die von Ottmachau her nach der Oder gesandt werden sollen, auch wirklich den gewünschten Erfolg für die Aufhöhung des Wasserstandes der Schiffahrtsstraße bringen, es war auch erneut in Erwägung gezogen worden, ob der Staudam eine Gefahr für die Unterlieger bedeuten kann. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß dem Ausfall der landwirtschaftlichen Früchte der Gewinn von 800 Zentnern Fischen im Jahre gegenüberstehe, der durch die Teichwirtschaft im Staubecken erzielt werden könne und daß eine landeskulturelle Verbesserug eintrete durch Aufhöhung des Grundwassers der landwirtschaftlichen Gebiete am Oderlauf. Graf Keyserling wies darauf hin, daß die Zustimmung zu der Ueberschwemmung von so viel Ackerland für die Landwirte nicht leicht sei, und daß dabei gewisse landwirtschaftliche Interessen zu kurz kommen könnten. An der Oder gäbe es Flächen, die durchaus eine Hebung des Wasserstandes nicht vertragen können. Sache derjenigen Instanzen, die den Beschluß herbeiführen, werde es sein, dafür zu sorgen, daß kein unnötiger Schaden entsteht, und daß der Schaden, der für die Allgemeinheit und den einzelnen entsteht, nach Möglichkeit wieder gutgemacht wird. Auch Freiherr von Richthofen berührte die Bedenken landwirtschaftlicher Art, und bat, daß den Landwirten, die enteignet werden sollen, das größte Entgegenkommen gezeigt wird, daß ihnen eine neue Ansiedlungsmöglichkeit gewährt wird und daß sie richtig entschädigt werden. Oberpräsident Zimmer trat als Chef der Oderstrombauverwaltung für den Bau von Ottmachau ein, und wies darauf hin, daß damit auch die Hochwassergefahr der Glatzer Neiße eingedämmt werde und daß das Becken den endgültigen Hochwasserschutz für Breslau darstellen würde. Die Oderschiffahrt und Handel und Wandel hätten in den letzten Jahren durch die Niedrigwasserstände der Oder ungeheuer gelitten.

Sehr warm für die Vorlage trat auch Generalmajor Haenichen ein. Aus seiner Kenntnis der Wasserverhältnisse im Glogauer Gebiet konnte er alle Bedenken technischer Art beseitigen. Fabrikdirektor Greulich legte da, welchen ungeheuren Schaden die Schiffahrt und die mit ihr zusammenhängenden Gewerbe durch die ungünstigen Wasserverhältnisse der letzten Jahre gehabt hätten. Der Kreis Kosel habe keine Steuern abliefern können, Schiffseigner seien der Erwerbslosenfürsorge verfallen. Auch für den Ausbau der oberschlesischen Industrie würde das Becken von Ottmachau bedeutungsvoll sein.

Der gemeinsame Provinzialausschuß wurde dann einstimmig ermächtigt, alle Arten Verpflichtungen und Leistungen des Provinziallandtages hinsichtlich der Durchführung des Ottmachauer Staubeckens zu übernehmen. Dazu wurden noch folgende beiden Beschlüsse gefaßt:

Das Reichsverkehrsministerium zu ersuchen, in enger Verbidnung mit den in Frage kommenden Ministerien die durch den Bau des Staubeckens Ottmachau geschädigten Landwirte auf ihren Wunsch durch Land in vollem Umfange zu entschädigen, und den preußischen Staat zu veranlassen, Staatsbesitz in vollem Umfange zur Verfügung zu stellen.

Es wird erwartet, daß der Provinzialausschuß für eine Sicherstellung des Schadenersatzanspruchs für alle diejenigen eintritt, die durch einen Bruch des Staudammes oder ähnliches mit dem Anstau großer Wassermassen in ursächlichem Zusammenhange stehende Ereignis Schaden erleiden.

Französische Schiffahrtspläne und die Tschecho-Slowakei. Italienische Blätter weisen jetzt häufiger auf Meldungen in französischen Zeitungen hin, die der Möglichkeit Ausdruck geben, einen Teil der tschecho-slowakischen Uebersee-Einfuhr über französische Häfen zu leiten. Als geeigneter Hafen dafür wird Le Havre benannt, das neben Hamburg und Triest sein Tätigkeitsgebiet auch auf die böhmischen Länder ausdehnen könne. Wie es scheint, sind diese Ausführungen offenbar eine Folge der französisch-tschecho-slowakischen Vereinbarungen, die Frankreich auch auf das wirtschaftliche Gebiet auszudehnen wünscht. In tschecho-sowakischen Geschäftskreisen werden die französischen Andeutungen im allgemeinen sehr skeptisch aufgenommen. Ein Blick auf die Karte zeigt, wie abseits Le Havre von der Tschecho-Slowakei liegt, auch ist ein Verkehr zwischen Le Havre und der Tschecho-Slowakei jedoch nur über Deutschland möglich, das kein Interesse daran hat, seinerseits an der Hebung des genannten Verkehrs beizutragen.

Die Schiffbarmachung der Rhone. Wie die neueste Nummer des Organs des Rhone-Schiffahrtsverbandes in Genf mitzuteilen weiß, steht die Gründung der „Compagnie Nationale du Rhone" in nächster Zeit bevor. Diese Gesellschaft wird bekanntlich das Organ sein, das die Projekte für den Ausbau der Rhone in dreifacher Hinsicht, nämlich für Kraftausbeutung, Schiffahrt und Bewässerung, verwirklichen soll. Das erwähnte Blatt meldet: Das Komitee, das mit der Redaktion der Statuten der „Compagnie Nationale du Rhone" beauftragt ist, wie auch mit der Aufstellung des Pflichtenheftes für die engere Kommission hat in seiner letzten Sitzung im Ministerium für öffentliche Arbeiten in Paris seine Aufgabe abgeschlossen. Die engere Kommission setzt sich zusammen aus Vertretern der interdepartementalen Kommission, aus Vertretern der Stadt Paris und aus solchen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wie auch der Industriegruppe der Energieproduzenten. Die Entwürfe der Statuten und des Pflichtenheftes werden nun dem Staatsrat übermittelt und alsdann von diesem an die einzelnen Gruppen, die die „Compagnie Nationale du Rhone" bilden sollen, weitergeleitet. Kurz darauf soll die Generalversammlung zur Konstituierung der Gesellschaft einberufen werden. (VK.)

Der italienische Binnenschiffahrtskongreß 1924. Der nationale italienische Binnenschiffahrtskongreß wird dieses Jahr in Mantua abgehalten werden bei Anlaß der Einweihung der Schleuse von Governolo, welcher auch der König beiwohnen wird. Der Kongreß hätte schon im April stattfinden sollen, mußte aber wegen der Wahlen verschoben werden und dürfte nun im Laufe des Juni stattfinden. Man nimmt an, daß alsdann die Arbeiten an der erwähnten Schleuse beendet sein werden, durch welche das erste Teilstück Venedig—Mantua der Wasserstraße von der Adria zum Gotthard eröffnet wird.

Firmennachrichten.

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Köln. Die Direktoren Hans Thiele, Köln, und Hugo Lorenz, Düsseldorf, sind zu weiteren Vorstandsmitgliedern bestellt.

Spediteur-Verein Herrmann & Teilnehmer Zw. N., Bremen. Als persönlich haftender Gesellschafter ist eingetreten: Fritz Heinrich Ludwig Waldheim, Hamburg.

Müller, Schmidt & Co., Spediteure, Dresden, Eisenbahnstraße 1. Herr Theodor Alfred Heinicke ist durch Tod ausgeschieden, die Gesellschaft ist aufgelöst. Das Handelsgeschäft und die Firma führt Herr Carl Theodor Heinicke fort.

Teltow-Kanal-Akt.-Ges. Zur Verwaltung und zum Betrieb des Teltowkanals und seiner Nebenanlagen wurde mit 200 000 GM. Kapital die Teltow-Kanal-Akt.-Ges. in Berlin gegründet. Das Reich bringt die Treidelei-Einrichtungen in die Gesellschaft ein und übernimmt dafür 50 000 GM. Aktien. Der Kommunalverband Teltow bringt die Brückenanlagen und Fahrzeuge gegen den gleichen Aktienbetrag ein.

Bücherschau.

„Die Goldmarkbilanz." In der literarischen Abteilung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, der „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, ist vor kurzem Heft 3 der Schriftenreihe der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg—Wesel in Duisburg-Ruhrort mit dem Titel „Die Goldmarkbilanz", eine Einführung und Uebersicht von Universitäts-Professor Dr. Klausing, Frankfurt a. M., erschienen. Das Bändchen, das zum Preise von Mk. 0,60 bei der „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H. zu beziehen ist, stellt eine klare und übersichtliche Zusammenfassung des Vortrags dar, den der Verfassr im Rahmen der 3. Vortragsreihe der Handelskammer hielt. Wir empfehlen diese zur Einführung in das Problem der Goldmarkbilanz unentbehrliche Schrift auf das dringlichste.

„Goldbilanzierungsgesetz". Systematische Darstellung der Verordnung über Goldbilanzen vom 28. Dezember 1923, der Durchführungsverordnungen vom 5. Februar und 28. März 1924 nebst Gesetzestexten von Dr. Richard Rosendorff, Rechtsanwalt und Notar zu Berlin. Zweite, vollständig umgearbeitete und wesentlich vermehrte Auflage. 279 Seiten. Preis geb. 6.20 Goldmark, — 1924 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C. 2. — Die Durchführungsverordnungen zur Verordnung über Goldbilanzen enthalten nicht nur die erforderlichen Ausführungsbestimmungen, sondern ergänzen den Gesetzestext und geben Aufschluß über Meinung und Absichten des Gesetzgebers. Viele im Schrifttum erörterte Zweifelsfragen werden durch sie gesetzlich gelöst. Die systematische Verarbeitung der umfangreichen Bestimmungen, wie sie in der 2. Auflage vorliegt, trägt zum Verständnis der gesetzlichen Vorschriften wesentlich bei.

Steuertabellen zur Feststellung des Steuerabzugs bei monatlicher Gehalts- und Lohnzahlung sind nunmehr im Verlag von E. Meier, Berlin N. 54, Veteranenstr. 12, denen für wöchentliche Lohnzahlung in der Herausgabe gefolgt. Sie sind wiederum von dem bekannten Steuerpraktiker Seidenschnur aufgestellt worden und bieten dieselben Vorteile wie die früher erschienenen: müheloses Ablesen des Steuerabzuges ohne jedes Rechnen und unter Vermeidung von Rechenfehlern. Die Höhe der Gehalts- und Lohnsumme ist diesmal unbegrenzt. Preis GMk. 1,10 für ein Exemplar auf bestem Tauenpapier, bei Ausführung auf Manilakarten 1,50 GMk. bei portofreier Zusendung einschließlich Nachnahmegebühr.

Linden-Rhederei

G. m. b. H.

DUISBURG

Vertreter: St. Goar / Fernsprecher 32

Drahtanschrift: Lindenrhederei. Fernsprecher: 4648 und 4649

◆

Geschäftsstellen:

NEUSS — Fernsprecher 821, 822
KÖLN — Fernsprecher B 5339
MAINZ — Fernsprecher 4387, 4388
FRANKFURT a. M. — Fernsprecher Hansa 5307, 637
MANNHEIM — Fernsprecher 352, 6203, 6255, 6256

80

Eigene
Rad- und Schrauben-Dampfer
sowie Rhein- und Kanalkähne.

Ad. Linden

Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H.

DUISBURG

Gegründet 1813

Drahtanschrift: Adlinden. Fernsprecher: 4645, 4646, 4647, 4404

◆

Zweigniederlassungen:

NEUSS — Fernsprecher: 821, 822
KÖLN — Fernsprecher: B 5339
MAINZ — Fernsprecher: 4387, 4388
FRANKFURT a. M. — Fernsprecher: Hansa 5307, 637
MANNHEIM — Fernsprecher: 352, 6203, 6255, 6256

Läger,
Umschlagplätze und Siebwerke in Duisburg, Neuß, Gustavsburg, Frankfurt und Mannheim * Brikettfabrik in Mannheim.

Stadthafen Münster i. W.

Im Mittelpunkt am Dortmund-Ems-Kanal gelegen.
Bahnanschluß an die Staatseisenbahn
und Westfälische Landes-Eisenbahn.
Ausgestattet mit Dampfkran-Anlagen, großen Lagerhäusern, Werfthallen und Lagerplätzen.
Zollniederlage und Zollabfertigung
am Hafen im städtischen Lagerhaus.

Günstiges Industrie-Gelände
zu verkaufen
oder als Lagerplätze zu verpachten.

42

Näheres durch die
Städtische Hafenverwaltung Münster i. W.

Westfälische Speditions-Gesellschaft

mit beschränkter Haftung
DORTMUND

167

WESPEG

Drahtanschrift „Wespeg"

Fernsprecher: 701, 702, 703.

Abteilung I.
Verfrachtungen a. d. westdeutsch. Kanälen. Moderne große Verladebrücke. 4 Portalkräne und Lagerhäuser für Stück- u. Massengüter, Getreidespeich. m. Elevator, Reinigungs- u. Sortierungs-Maschinen Oeffentliche Zoll-Niederlage.
Büro: Speicherstr. 2.

Abteilung II.
Handels-Abteilung für Baustoffe. Lieferung von Zement, Kalk, Tonrohren, Mauer-, Putz-, Rhein- und Schlackensand, Beton- und Gartenkies, Schwemmsteinen usw., waggon- und schiffsweise, sowie ab Lager Dortmund-Hafen.
Büro: Sandweg 1.

Zweigniederlassung Hamm.

Bayerische Transportgesellschaft

vorm. **Theod. Fügen G. m. b. H.**

Ludwigshafen a. Rh. – Mannheim – Kehl i. Bad. – Regensburg – Rotterdam – Antwerpen

∴ **Spedition, Schiffahrt, Lagerung, Sammeldienst** ∴

Getreide-Elevatoren, Silos, Schüttböden, Kranenbetrieb

16

Draht-Nachrichten: „BAVARIA" für Regensburg: „Bayerntransport" ═══ **Fernsprecher in Ludwigshafen Nr. 2005 bis 2008**

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg; verantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 7
15. Juli

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

Allgemeiner Teil.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 7
15. Juli

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1,50 Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:
1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Die Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main.

Von Oberregierungs- und Baurat Innecken, Hannover.

Wir bringen im folgenden den auf der Jahreshauptversammlung 1924 des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin, gehaltenen Vortrag des Herrn Oberregierungs- und Baurat Innecken, Hannover, sowie die Ausführungen der auf den Vortrag folgenden Debatte. Vortrag sowohl wie Debatte werden bei unseren Lesern zweifellos das größte Interesse finden. Die Schriftl.

Nachdem das Vorarbeitenamt für den Weser-Main-Kanal in Eisenach am 1. April d. J. aufgelöst ist und damit die Untersuchungen über die Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main vorläufig abgeschlossen sind, ist der Wunsch geäußert worden, auch einem größeren Kreis von Interessenten über die bisher geleisteten Arbeiten und deren Ergebnis vorzutragen. Werden doch diese Untersuchungen dazu beitragen, das Problem einer Verbindung zwischen den norddeutschen und süddeutschen Stromgebieten einer Lösung näher zu bringen.

Ein Blick auf die Karte von Deutschland lehrt uns, wie der zwischen Rhein und Ems im Westen, zwischen der Elbe im Osten und dem Main im Süden eingeschlossenen Weser die Aufgabe gegeben ist, ein weites Gebiet aufzuschließen und dieses einerseits durch den eigentlichen Stromlauf mit den Nordseehäfen und dem Auslande zu verbinden und andererseits durch die Schiffahrtsverbindung mit dem Main den süddeutschen Verkehr heranzuziehen. Der Ausbau der Weser als Großschiffahrtsstraße und die Verlängerung des Schiffahrtsweges nach Süden durch den Bau des Weser-Main-Kanals kennzeichnen daher die Hauptziele der Weserinteressenten.

Dieser Ausbau ist umso notwendiger und dringender, als die Leistungsfähigkeit der Weser sehr gering ist, wie aus dem vorliegenden Bilde zu ersehen ist, wo die deutschen Flüsse und Kanäle nach der Leistungsfähigkeit bei mittlerem Niedrigwasser dargestellt sind.

Das süddeutsche Verkehrsgebiet gewinnt für uns eine ganz besondere Bedeutung, nachdem am Abschluß des Jahres 1921 in München die Gründung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft endgültig vollzogen und damit der Bau des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau endgültig gesichert ist. Ich darf wohl hier im Zusammenhang erwähnen, wie auch auf dem vorliegenden Plan der deutschen Flüsse mit den geplanten Projekten zu sehen ist, daß die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft eine Großschiffahrtsstraße bauen will von der bayrischen Landesgrenze bei Passau, donauaufwärts bis Kelheim und von hier aus unter Benutzung des alten Ludwigs-Kanals bis Bamberg a/Main; von hier aus wird der Main bis Aschaffenburg kanalisiert werden und von Aschaffenburg besteht schon eine in jeder Beziehung leistungsfähige Wasserstraße über den Main und Rhein zu den außerdeutschen Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen.

Ob eine Abkürzung der Mainschleife bei Würzburg durch den Bau eines Kanals im Werntal erfolgen soll, scheint noch nicht entschieden zu sein. Vorläufig ist diese Abkürzung bei der Feststellung der Betriebskilometer berücksichtigt worden. Wird diese Abkürzung nicht ausgeführt, so verlängert sich der Schiffahrtsweg der Mainwasserstraße um 93 Betriebskilometer. Außerdem ist in Süddeutschland die Kanalisierung des Neckars in Angriff genommen, um Württemberg und Baden an den Binnenschiffahrtsverkehr des Oberrheins und Untermains anzuschließen. Jedenfalls bildet der Main die Hauptverkehrsader im Norden des bayrischen Gebietes, dadurch wird das ganze süddeutsche Verkehrsgebiet an den Main angeschlossen und alle Güter, welche von Süden, von der Donau und Bayern her nach dem Norden, nach den Nordseehäfen und ins Ausland streben, müssen den Main passieren. Diejenigen Hafenstädte daher, welche vom

Main aus die billigste und bequemste Wasserverbindung aufweisen, werden den größten Teil des süddeutschen Verkehrs an sich ziehen. Von der Absicht ausgehend, die beiden großen Verkehrsadern Mitteleuropas Rhein und Donau mit einer der Großschiffahrt Genüge leistenden Verbindung auszustatten, weisen die süddeutschen Kanalpläne eine einseitige Bevorzugung des Rheines als Zufahrtstraße nach den außerdeutschen Nordseehäfen, vor allem Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen auf. Im Interesse unserer deutschen Häfen und unserer deutschen Schiffahrt und vor allem zum Nutzen der Allgemeinheit ist im nationalwirtschaftlichem Sinne mit allen Kräften dahin zu streben, daß das Auslandsgut unseren deutschen Nordseehäfen zugeführt wird, und daß die süddeutschen Gebiete von unseren deutschen Nordseehäfen versorgt werden. Es ist dahin zu streben, daß Bremen und Hamburg zur Ein- und Ausfuhr ein weites Hinterland bekommen um in siegreicher Konkurrenz mit den ausländischen Häfen die alte Seegeltung wieder erlangen und dadurch am Wiederaufbau Deutschlands mit helfen zu können. Wenn es daher gelingen sollte, vom Main aus zur Weser eine solche in sich wirtschaftliche Wasserstraßenverbindung in Vorschlag zu bringen, welche im Vergleich zu der Linie über Main und Rhein nach Rotterdam nicht wesentlich schlechtere Verkehrsverhältnisse ausweisen würde, so würde ein wertvoller Teil des großen süddeutschen Verkehrs ohne Zweifel auf die Nordlinie zur Weser abgelenkt werden können. Dies wäre ein nicht zu unterschätzender Vorteil im nationalen Sinne. Heute können wir mit der Tatsache rechnen, daß der Rhein-Main-Donau-Kanal in Bamberg den Main erreichen wird und für uns gilt die Aufgabe, durch die zweckmäßigste und günstigste Verbindung vom Main zur Weser das ganze süddeutsche Verkehrsgebiet an die Weser anzuschließen.

Die Bestrebungen, den Wasserstrom zu einer Großschiffahrtsstraße auszugestalten, haben einige Kanalpläne entstehen lassen, die auf eine Fortsetzung der Weser-Wasserstraße hinzielen. Sowohl in Norddeutschland wie auch in Süddeutschland ist ein lebhaftes Interesse an einer Wasserstraßenverbindung der beiden durch den mitteldeutschen Bergzug von einander getrennten Wirtschaftsgebiete bekundet worden.

Die gabelförmig verlaufenden, sich bei Hann.-Münden vereinigenden beiden Quellflüsse Werra und Fulda geben die beiden Hauptrichtungen an, in denen eine Fortsetzung der Weser-Wasserstraße nach Süden zu suchen ist. Die Verfolgung des östlich liegenden Werratales führt im weiteren Verlaufe durch das Itztal in das Gebiet des oberen Main mit Bamberg als wichtigsten Verkehrspunkt. Hier wird der Donau-Main-Kanal erreicht und somit ein Linienzug geschlossen, der von Süden nach Norden die Verbindung zwischen der Donau und der deutschen Nordseeküste herstellt. Ein Kanal im Fuldatale aufwärts kann auf 2 Wegen zum Ziele führen. Der eine schlägt eine südwestliche Richtung ein, folgt weiterhin dem Laufe der Kinzig und findet in Hanau den Berührungspunkt mit dem südlichen Deutschland. Durch Vermittlung des unteren Mains wird das Gebiet des oberen Rheins mit den deutschen Nordseehäfen und den mitteldeutschen Wasserstraßen in Verbindung gebracht. Unter Benutzung des Sinntales läßt sich durch einen Zweigkanal nach Gemünden ein Anschluß an den mittleren Main herstellen. Ein anderer Weg zweigt bei Grifte aus dem Fuldatal ab und ist hauptsächlich in westlicher Richtung über die Lahn als Verbindung der Weser mit dem Rhein gedacht (Fulda-Lahn-Linie), doch läßt sich von Gießen ab ein Arm nach Süden führen, der das Tal der Nidda benutzt und unterhlb Frankfurt den Main erreicht.

Diese Bestrebungen zur Schaffung einer Verbindung zwischen Weser und Main werden von 3 verschiedenen Interessentengruppen, dem Werra-Kanal-Verein in Minden, dem See-Fulda-Main-Kanal-Verein in Fulda und dem Fulda-Lahn-Kanal-Verein in Limburg a/Lahn gefördert, von denen jeder Verein seine bestimmte Linie als die für seine Interessen günstigste und für die Allgemeinheit zweckmäßigste in Vorschlag bringt. Während der Werra-Kanal-Verein die Belange Bayerns und der Donauländer in den Vordergrund rückt und den deutschen Nordseehäfen ein weites Hinterland erschließen will, indem er die Weser auf dem kürzesten Weg über die Werra und Itz nach Bamberg mit dem Main- und Donau-Main-Kanal verbindet, und so eine direkte Verbindung des Rhein-Main-Donau-Kanals mit der Weser in gerader Richtung herbeiführt, berücksichtigt der Fulda-Lahn-Kanal-Verein mehr die südwestdeutschen Interessen, begünstigt Hessen-Nassau, Baden und Württemberg. Der See-Fulda-Main-Kanal-Verein schlägt eine vermittelnde Linie vor und versucht beiden Linien gerecht zu werden. Für den Seeverkehr wird die Linie Bamberg über den Main und Rhein nach Rotterdam in scharfem Wettbewerb mit den verschiedenen Linien der Weser-Main-Verbindung treten.

Dem Werra-Kanal-Verein ist es nun dank seiner Opferwilligkeit und Rührigkeit seiner Mitglieder gelungen, schon seit Jahren umfangreiche Vorarbeiten für seine besondere Linie, der Werra-Main-Verbindung für die Werra-Itz-Linie auszuführen. Diese Untersuchungen sind während des Krieges zu einem gewissen Abschluß gebracht worden. Als der Verein erkannte, daß die Weiterführung die Kräfte eines privaten Vereins überschreiten würde, erbat er die Hilfe des Reiches mit dem Erfolg, daß das Reichsverkehrsministerium unter Kostenbeteiligung der Interessenten die Fortsetzung der Vorarbeiten übernahm. Infolgedessen ist das Vorarbeitenamt zum 1. 1. 21 in Eisenach errichtet und ihm wurde die Aufgabe gegeben, einen allgemeinen Entwurf über die Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main unter besonderer Berücksichtigung der bisherigen Pläne des Werra-Kanal-Vereins aufzustellen und Untersuchungen darüber anzustellen, ob es möglich sei, durch Anlage von Sammelbecken im oberen Quellgebiet der Weser soviel Zuschußwasser der Weser zuzuführen, daß eine Kanalisierung der Weser zu vermeiden sei. Dieser Entschluß des Reichsverkehrsministers, im Rahmen allgemeiner Vorarbeiten die techniche und wirtschaftliche Möglichkeit einer Wasserstraßenverbindung zwischen der Weser und dem Main untersuchen zu lassen, gaben den im Fulda- und Kinziggebiet wohnenden Interessenten Veranlassung, ihrerseits die angestrebte Verbindung zwischen Nord- und Mitteldeutschland und den Hansastädten unter Benutzung der genannten Flußtäler zu betreiben. Sie schlossen sich zum See-Fulda-Main-Kanal-Verein zusammen, der durch den Beitritt der vereinigten Handelskammern Frankfurt am Main, Hanau und besonders der Stadt Frankfurt a/M. eine wesentliche Stütze und Kräftigung erfuhr. Der neu gegründete Kanalverein wandte sich an das Reichsverkehrsministerium mit der Bitte, das Vorarbeitenamt in Eisenach auch mit der Untersuchung dieser Kanalverbindung zu beauftragen. Diese Verhandlungen hatten den Erfolg, daß der Reichsverkehrsminister seine Bereitwilligkeit erklärte, auch die Fulda-Kinzig-Sinn-Linie technisch und wirtschaftlich durch das Vorarbeitenamt in Eisenach untersuchen zu lassen, wenn sich der Verein an der Aufbringung der Vorarbeitskosten, ebenso wie es der Werra-Kanal-Verein für die Werra-Itz-Linie getan hatte, beteiligen würde. Infolgedessen wurde dem Vorarbeitenamt der Auftrag erteilt, die Prüfung auch der Fulda-Kinzig-Sinn-Linie am 1. 4. 23 in Angriff zu nehmen und mit möglichster Beschleunigung durchzuführen. Die Arbeiten sind am 1. 4. 24 beendet und infolgedessen ist

das Vorarbeitenamt nach Erledigung seiner Aufgaben aufgelöst worden.

Bevor ich auf die technischen Einzelheiten der beiden untersuchten Kanallinien eingehe, möchte ich einige grundlegende Bemerkungen vorausschicken. Die Entwürfe sind nach gleichen Grundsätzen für den Verkehr eines 1000-t-Schiffes ausgeführt mit der Bedingung, daß die für den Mittellandkanal festgelegten Abmessungen auch hier vorzusehen sind. (4 000 000-t-Verkehr.) Bei 80 m Länge, 10,20 m Breite und 1,60 m Tiefgang des 1000-t-Schiffes kommen folgende Abmessungen der Schleusen in Betracht: Breite 12 m, Länge = 1 Kahnlänge + 1 Schlepperlänge + Spielraum = 110 m, soweit nicht Schleppzugsschleusen vorgesehen sind. Für Hebewerke und ähnliche Anlagen kann die Länge 85 m betragen. Es sind überall 2 Schleusen im Entwurf vorzusehen. Ob jedoch 2 Schleusen jetzt schon veranschlagt werden müssen, bleibt für jede Gefällstufe zu prüfen und ist besonders abhängig von der Leistungsfähigkeit der die Wasserscheide überwindenden Kanalstrecke. Bezüglich des Querschnitts ist folgendes zu erwähnen: Der eingetauchte Schiffsquerschnitt soll sich zum wassergefüllten Kanalquerschnitt etwa 1 : 4,5 verhalten. Diese Bedingung würde neben der Bodenbeschaffenheit für die Ausbildung des Kanalbettes bestimmend sein, wenn der Kanal lediglich für Schiffahrtszwecke gebaut werden sollte. Zur Stützung der Wirtschaftlichkeit muß die Wasserstraße aber auch der Kraftgewinnung nutzbar gemacht werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den Querschnitt so zu bemessen, daß, solange der Schiffsbetrieb währt, die Fließgeschwindigkeit eine zulässige Grenze nicht überschreitet. Außerdem ist auch die Abführung des Hochwassers in Betracht zu ziehen, die streckenweise besondere Vorkehrungen erfordert. Aus diesen Rücksichten auf Schiffahrtsverkehr, Kraftgewinn, Hochwasserabführung und Bodenbeschaffenheit ergibt sich, daß der Querschnitt auf der ganzen Strecke sowohl zwischen Hann.-Münden und Hanau bezw. Gemünden, wie auch Hann.-Münden—Bamberg nicht überall die gleiche Größe und die gleiche Gestalt haben kann. In den Untersuchungen über den Ausbau der Wasserkräfte ist mit Wassermengen gerechnet worden, die an 50—60 Tagen im Jahre vorhanden sind. Diese 50 bis 60 Tage fallen zur Hauptsache in die Wintermonate, also in die Zeit der Schiffssperre, aber auch in der übrigen Jahreszeit können Tage mit voller Wasserführung vorkommen. Es soll deshalb der Kanalquerschnitt so groß bemessen werden, daß in ihm die größte Kraftwassermenge mit einer Geschwindigkeit von 0,6 m/sec abfließt. Zu der Kraftwassermenge tritt noch das Zuschußwasser für den Verbrauch beim Schleusenbetrieb, die Verluste an Schleusentoren und Wehren sowie — auf der reinen Kanalstrecke — die Versickerungs- und Verdunstungsverluste. Im Bereich der Flußkanalisierung überwiegt die Rücksicht auf die Kraftwasserführung, während im Gebiete des eigentlichen Kanals die Schiffsgröße den Ausschlag gibt. Die Abführung des Hochwassers bereitet auf der Kanalisierungsstrecke der Werra sowohl als der Fulda keine besonderen Schwierigkeiten. In der Hauptsache ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Hochwasserverhältnisse mindestens keine Verschlechterung erfahren. Der gleiche Grund gilt auch für die Kanalstrecke. Hier wird der Kanal meist an den Hängen entlang geführt und liegt mit dem unteren Teile der einzelnen Haltung im allgemeinen über dem Hochwasserspiegel. Der stufenförmige Aufstieg in den engen Tälern, beispielsweise der Werra, bringt es aber mit sich, daß der Kanal streckenweise mitten im Hochwassergebiet liegt und, ohne stauend zu wirken, nicht überall hochwasserfrei eingedeicht werden kann. Besonders im Bereich einzelner, z. B. Meiningen, den Talquerschnitt fast völlig versperrender Ortschaften bleibt keine andere Wahl, als das Hochwasser ganz oder teilweise vom Kanal aufnehmen zu lassen. Auf den Kanalisierungsstrecken wird nach Möglichkeit der vorhandene Flußlauf benutzt, dessen zahlreiche und mitunter scharfe Krümmungen begradigt werden müssen und zur Anordnung von Durchstichen zwingen. Daneben kommen einige Seitenkanäle von mäßiger Länge vor. Bei der Erweiterung des vorhandenen Flußbettes handelt es sich meist um Baggerungen, sodaß für diese Strecken muldenförmige Querschnitte, wie sie bei Kanälen bei Trockenbaggerung hergestellt werden, nicht am Platz sind. Für die Kanalisierungsstrecke ist daher ein trapezförmiger Querschnitt mit wagerechter Sohle und durchschnittlich 1 : 3 geneigter Seitenböschung angenommen worden. Soweit die Böschungen nicht von Natur standfest sind, werden sie durch Steinbewurf befestigt. Bei der Bemessung der Wassertiefe ist auf die Möglichkeit Rücksicht zu nehmen, daß das eigentliche 1000-t-Kanalschiff mit 2 m Tauchtiefe bei voller Ladung gerade noch verkehren kann. Dazu ist eine Tiefe von 2,20 m unter hydrostatischem Stauspiegel erforderlich.

Bauwerke an den Gefällestufen.

Auf der Anfangsstrecke des Werra-Aufstiegs als auch des Fulda-Aufstiegs zwischen Hann.-Münden und Herrenbreitungen einerseits bezw. Hann.-Münden und Fulda andererseits besteht jede der hier vorgezeichneten Staustufen aus Schleuse, Wehr und Kraftwerk. Die Wehre haben 2 Oeffnungen und sind für die Abführung des gesamten Hochwassers berechnet. Wo zwecks Erzielung höherer Gefällstufen Seitenkanäle angeordnet sind, liegt zwischen Schleuse und Kraftwerk eine Freiarche, um die Seitenkanäle zur Hochwasserabführung heranzuziehen. Die Schleusen des reinen Kanals sollen durchweg mit Sparbecken ausgestattet werden (mit Rücksicht auf die Wasserversorgung), zur Ueberwindung größerer Höhen sind in den Entwürfen der Bau senkrechter Hebewerke für Höhen bis zu etwa 50 m vorgesehen, deren nähere Beschreibung später erfolgt. Die senkrechten Hebewerke setzen für eine enge Anpassung an das Gelände steil abfallende Baustellen voraus, die aber nicht immer zur Verfügung stehen. Zum Anschluß des Bauwerks an die Haltungen sind dann Kunstbauten nötig, die umso umfangreicher und kostspieliger werden, je geringer die Geländeneigung und je größer die Hubhöhe ist. Auch nehmen, wenn die Hubhöhe gewisse Grenzen überschreitet, manche Huborgane unzweckmäßige Abmessungen an. Daher ist durch die senkrechten Schiffshebewerke allein das Bedürfnis nach Einrichtungen zur Ueberwindung größerer Höhen nicht gedeckt, es sind noch andere Vorrichtungen nötig, die den angedeuteten Beschränkungen nicht unterliegen. Zu solchen gehört der Schiffswagen auf geneigter Ebene. Er wird für die Ausführung mancher der in Deutschland geplanten Kanäle unentbehrlich sein, weil er es ermöglicht, unser Mittelgebirge in wenigen Höhenstufen zu überschreiten.

Unter Berücksichtigung dieser Erwägungen sind bei den vorliegenden Entwürfen sowohl senkrechte Hebewerke, als auch die Anlage einer geneigten Ebene vorgesehen. Bei der Werra-Itz-Linie soll die Scheitelhaltung auf der Nordseite durch eine geneigte Ebene, auf der Südseite durch ein 38 m hohes lotrechtes Hebewerk abgeschlossen werden.

Häfen.

Häfen sollen nur da vorgesehen werden, wo sie als Zuflucht der Schiffahrt bei Hochwasser und Eisgang unbedingt notwendig sind, d. i. auf der Kanalisierungsstrecke der Werra-Itz-Linie bei Eschwege, Treffurt, Hörschel, Vacha und am Ende des Stichkanals nach Eisenach. Bei der Fulda-Kinzig-Sinn-Linie sind Schutzhäfen vorgesehen bei Melsungen, Lipsenhausen bei Bebra, Bronsell bei Fulda, hierzu tritt noch der bereits vorhandene Hafen bei der Stadt Kassel, der auch für den Umschlagsverkehr eingerichtet ist.

Was nun die technischen Einzelheiten der einzelnen Kanallinien betrifft, so bitte ich, mit mir eine Wanderung entlang der einzelnen Linien zu machen. Unsere Wanderung beginnen wir für die Werra-Itz-Linie bei Hann.-Münden, wo die erste Staustufe als Ersatz für die jetzt bestehende Blumemühle gebaut werden muß (Unterwasser + 117 über N. N.). Wir berühren auf dem weiteren Wege werraaufwärts die Orte Witzenhausen, Sooden-Allendorf, Eschwege, lassen bei Hörschel einen 6 km langen Zweigkanal nach Eisenach abzweigen, durchschneiden zwischen Berka und Salzungen das Kaligebiet und erreichen oberhalb Meiningen bei Ritschenhausen die Scheitelhaltung mit der Höhe + 356 über N.N. Wir überschreiten die Wasserscheide und benutzen für den Abstieg zum Main das Kreck-Rodach-, Itz- und Maintal. Wir berühren dabei die Orte Römhild, Heldburg, Seßlach und Hallstadt. Koburg kann durch einen 24 km langen Stichkanal angeschlossen werden. In Bamberg erreichen wir den Main und den Rhein-Main-Donau-Kanal.

Der Längsschnitt zeigt uns, wie wir von der Höhe 117,00 von Stufe zu Stufe mit einem durchschnittlichen Gefälle von etwa 4 m Höhe im Werratal bis Barchfeld-Herrenbreitungen ansteigen, wo wir bis oberhalb Meiningen den Kanal an den Hang legen und damit auch größere Hubhöhen von 6—11 oder durchschnittlich 8 m erhalten. Wir erhalten auf dieser Strecke im ganzen 39 Staustufen, an welchen Kraftwerke angelegt werden. Die auf der Strecke bisher bestehenden Mühlen und Kraftwerksanlagen werden durch Abgabe von elektrischem Strom entsprechend den bisherigen Leistungen von etwa 30 Millionen kwh entschädigt werden.

Wir haben in Hann.-Münden als Unterwasser der ersten Staustufe eine Wasserspiegelhöhe von + 117, d. h. diejenige Stauhöhe, die dem Stau der obersten Wasserstaustufe entspricht, und erreichen die Scheitelhaltung in der Höhe + 356 über N.N. Der Abstieg zum Main bei Bamberg mit der Höhe N.N. 242,80, Haltung des Donau-Main-Kanals, hat 113,20 m Gefälle zu überwinden. Der Hauptkanal zwischen Hann.-Münden und Bamberg hat eine Gesamtlänge von 285 km, er läßt sich in den Werra-Aufstieg von H.-Münden bis Ritschenhausen mit 196 km, die Scheitelhaltung mit 17 km und den Mainabstieg mit 71 km einteilen, das Gefälle des Aufstiegs 356 — 117 = 239 m, wird durch 39 Staustufen und eine geneigte Ebene überwunden. Die Zahl der Staustufen zu verringern, ist ohne Ueberstauung umfangreicher landwirtschaftlicher Talflächen nicht möglich. Das Gesamtgefälle des Main-Abstiegs wird in 9 Staustufen aufgelöst, darunter befinden sich 3 lotrechte Hebewerke ind 38,0, 14,5 und 13 m Hub und 6 Schleusen, deren Gefälle zwischen 3,20 und 10,50 schwankt. Die Anfangsstrecke des Werra-Aufstiegs besteht aus rund 169 km Länge zwischen Hann.-Münden und Herrenbreitungen vorwiegend in einer Kanalisierung der Werra, daran schließt sich bis Bamberg der eigentliche Kanal.

Als 2. Staustufe wird schon jetzt von Preußen die Staustufe „Letzter Heller" ausgebaut und sie paßt in den Rahmen unseres Entwurfs herein; d. h. der Entwurf ist früher unter meiner Leitung aufgestellt worden mit Rücksich auf die später auszuführende Kanalisierung der Werra. Von den Entwürfen und den Bauausführungen kann ich mehrere Aufnahmen zeigen. Ich gehe deshalb etwas eingehender auf diese Anlage ein, weil sie ein Vorbild ist für alle Stauanlagen auf den Kanalisierungsstrecken. In ganz ähnlicher Weise sind die übrigen Stauanlagen ausgebildet worden.

Die Schleusen des reinen Kanals sollen durchweg mit Sparbecken ausgestattet werden. Ein Bild der Schachtschleuse in Minden mag uns die Ausführung derartiger Bauwerke vor Augen führen. Bei der oberen Strecke des Werra-Aufstiegs zwischen Herrenbreitungen und Untermarsfeld würde dies mit Rücksicht auf die Wasserversorgung nicht unbedingt notwendig sein. Die Spareinrichtungen werden aber hier für zweckmäßig gehalten, um die neben den Schleusen liegenden Kraftwerke ständig, wenn auch in trockener Zeit mit verminderter Leistung, im Betrieb halten zu können. Ferner muß verhütet werden, daß durch den Schleusenwasserverbrauch bei den verhältnismäßig hohen Gefällen den Haltungen zeitweise zu viel Wasser entnommen wird. Denn das würde zu erheblichen Schwallbildungen Anlaß geben, die gewöhnliche Fließgeschwindigkeit unzulässig erhöhen und die Schiffahrt stören, sowie auch einen geregelten Betrieb der Kraftwerke erschweren. Beim Main-Abstieg zwingt die W a s s e r k n a p p h e i t zur Anlage von Sparbecken an den Schleusen; aus demselben Grunde kommt hier eine Kraftausnutzung nur in den beiden letzten Gefällestufen in Frage, denen Wasser aus der Itz zugeführt werden kann.

Für das Hebewerk bei Ritschenhausen am Aufstieg zur Scheitelhaltung auf der Nordseite der Wasserscheide zwischen Werra und Main ergibt sich nach der Geländegestaltung als zweckmäßigste Bauweise eine geneigte Ebene. Da sich in neuerer Zeit die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, A.G. Werk Gustavsburg, besonders mit der Bearbeitung derartiger Lösungen befaßt hat, wurde sie gebeten, bestimmte Vorschläge auf Grund der ihr übersandten Unterlagen zu unterbreiten. Das Werk ist dieser Bitte bereitwilligst nachgekommen. Für die Beförderung von Schiffen auf geneigter Ebene kommen nach den neuesten Veröffentlichungen des Herrn Geheimrats Dr. ing. Carstanjen, der sich besonders mit diesen Fragen beschäftigt hat, zwei Systeme in Betracht.

A. Die Förderung ohne oder nur mit teilweisem Gewichtsausgleich d u r c h S e l b s t f a h r e r a u f b e l i e b i g w e c h s e l n d e r N e i g u n g:

a) f ü r s e h r g r o ß e H ö h e i m g e b i r g i g e n G e l ä n d e auf steiler Bahn mit Z a h n s t a n g e n b e t r i e b und elektrischer Aufspeicherung der bei der Talfahrt freiwerdenden Energie;

b) f ü r m i t t l e r e H ö h e i n s e h r f l a c h e m G e l ä n d e auf flacher Bahn mit A d h ä s i o n s b e t r i e b meist unter Verzichtleistung auf Gewichtsausgleich und Kraftaufspeicherung.

B. Die Förderung bei vollkommenem Gewichtsausgleich durch Schiffsaufzüge auf unverändert geneigter oder auf veränderlich aber zu ihrer Mitte symmetrisch geneigter Bahn.

Beiden Systemen ist der Schiffswagen gemeinsam. Der Schiffswagen hat bei den heute üblichen Abmessungen der Kanalfahrzeuge auf den Bahnunterbau Druck von zusammen 5000 bis 6000 t zu übertragen. Der Untergrund verlangt deren möglichste Verteilung, der Bau des Wagens dagegen eine möglichst gedrungene Zusammenfassung.

Nach einem ausgearbeiteten Entwurf soll der Trog oder vielmehr der portalarmige Rahmen, in dem der Trog eingebaut ist, auf 2 vierachsige Wagengestelle gesetzt werden, deren jedes aus einer Plattform besteht, die auf 2 zweiachsigen Schemelwagen ruht. Auf den 8 Achsen sitzen je 2 Paar Doppelräder, sodaß 32 Stützpunkte vorhanden sind, von denen jeder auf der Normalneigung 160 t zu tragen hat. Die beiden Doppelschienen bestehen aus Kopfschiene gewöhnlichen Kanalprofils und erhalten die übliche Stoßanordnung.

Ich brauche wohl nicht auf die Einzelheiten dieser Konstruktion näher einzugehen. Ich wollte nur darauf hinweisen, daß die technische Ausführungsmöglichkeit besteht.

Für den Abstieg von der Scheitelhaltung in das Maingebiet wird bei Haina ein lotrechtes Hebewerk vorgeschlagen, weil es sich der Oertlichkeit am besten anpaßt. Im Hinblick auf die bedeutende Hubhöhe von 38 m erscheint die von folgenden Werken Dyckerhoff & Widmann

A.G., Biebrich a/Rhein, Deutsche Maschinenfabrik A.G., Duisburg, Gutehoffnungshütte A.G., Oberhausen, Siemens Schuckert-Werke, G. m. b. H., Berlin, gemeinsam ausgearbeitete Bauweise zweckmäßig. Sie ist deshalb der Kostenberechnung zu Grunde gelegt. Auf eine vergleichende Untersuchung mit anderen Lösungen mußte verzichtet werden, weil es dazu an Zeit und Hilfskräften mangelte.

Der eiserne Trog hat 110 m nutzbare Länge, 12 m lichte Weite, 2,50 m Wassertiefe. Sollte sich später ergeben, daß in der Scheitelhaltung ein besonderer Schleppbetrieb eingerichtet wird, dann ist die Möglichkeit zu prüfen, die Troglänge auf 85 m zu verkürzen.

Da das Gegengewicht des Troges vollständig ausgeglichen werden soll, sind bei der Trogbewegung nur die Reibungswiderstände zu überwinden. Die gleichmäßige Auf- und Abwärtsbewegung wird durch 4 Spindeln erreicht, die zwangsläufig miteinander verbunden sind. Um jede Spindel faßt eine Mutter aus Bronze, die in einem Mutterhalter aus Stahlguß kugelig gelagert ist, sodaß sie sich nach jeder Richtung hin einstellen kann. Der Trog wird an beiden Enden durch Hubtore abgeschlossen. die Dichtung zwischen Tor und Förderungsrahmen geschicht durch Gummiwulste. Das Eigengewicht der Tore ist nahezu völlig durch Gegengewichte ausgeglichen, sodaß beim Heben und Senken nur Reibung zu überwinden ist. Der dichte Anschluß des Troges an die Kanalhäupter wird durch ⊏-förmige Teile erzielt. Der Trog fährt in den Endstellungen gegen Keilflächen an und wird dort wasserdicht angepreßt.

Die Schleusen des Main-Abstiegs erhalten neben den Sparbecken noch Pumpwerke, um das verbrauchte Schleusenwasser zurückzuführen.

Wasserversorgung.

Die Speisung der Scheitelstrecke aus Talsperren kommt mangels geeigneter Baustellen nicht in Betracht. Es hat sich als wirtschaftlicher herausgestellt, das Speisewasser aufzupumpen. Der Bedarf ist zu 2,5 Millionen cbm im Jahre ermittelt, er kann zeitweise, wenn alle oberirdischen und unterirdischen Zuflüsse der Scheitelhaltung versiegt sein sollten, den Betrag von 300 sec/l erreichen. Zu decken sind, da die geneigte Ebene am einen und das lotrechte Hebewerk am anderen Ende keinen nennenswerten Verbrauch verursachen, im wesentlichen nur die Versickerungs- und Verdunstungsverluste, die zu 12 sec/l (bei den übrigen Kanalhaltungen zu 10/l/sec) im Jahresdurchschnitt angenommen sind. Für die Sommermonate ist auf der Scheitelstrecke mit 15 l/sec gerechnet worden.

Der Werra-Aufstieg zwischen Herrenbreitungen und Ritschenhausen wird aus einem Zubringer von der Werra her gespeist, der in die oberste Haltung mündet. Der Bedarf dieser Strecke erreicht bei 4 Millionen Tonnen Jahresverkehr den Betrag von 3,5—4 cbm/sec, wobei die Anlage von Sparbecken an den Schleusen und die Abgabe von 1 cbm/sec an den alten Werralauf berücksichtigt sind. Der natürliche Abfluß der Werra sinkt aber am Pegel zu Meiningen bis auf etwa 1.5 cbm in der Sekunde in außergewöhnlich trockenen Jahren und reicht daher zur Kanalspeisung nicht immer aus. Er soll durch Anlage von Sammelbecken im Quellgebiet aufgehöht werden. Um den Bedarf von 3,5 cbm/sec sicherzustellen, würde ein Becken von etwa 15 Millionen cbm Inhalt genügen. Es ist aber für zweckmäßiger gehalten, den Stauraum größer zu wählen, um die Kraftwerke ständig in Betrieb zu halten, die Scheitelstrecke versorgen und für Bewässerungszwecke reichliche Wasser abgeben zu können. In Frage kommt die Anlage eines Sammelbeckens von 40—50 Millionen cbm Fassungsraum an der Schleuse, einem Nebenfluß der Werra, oder als Ersatz dafür die Anlage einer kleineren Talsperre im Quellgebiet der Werra im Christeserbach bei Schwarza.

Am Main-Abstieg kann der Wasserbedarf nur zum geringsten Teil durch die natürlichen Zuflüsse gedeckt werden. In der Hauptsache muß das Verlustwasser gleichzeitig mit dem Verbrauchswasser der Schleusen aus der Itz bei Kaltenbrunn von Haltung zu Haltung aufgepumpt werden. Um die Entnahme zu ermöglichen, ist am Oberlauf der Itz ein Sammelbecken von etwa 10 Millionen cbm Fassungsraum geplant. Von allen den früheren Talsperrenentwürfen bleiben also nur diese 2 erwähnten Talsperren im Fuldagebiet und im Itzgebiet übrig.

Kurz oberhalb von Bamberg ist der Anschluß des Weser-Main-Kanals an den Rhein-Main-Donau-Kanal vorgesehen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die bisher bestehenden Pläne der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft insofern noch eine Aenderung erfahren, als der Kanal nicht nördlich um Bamberg herum geführt wird, sondern durch die Stadt Bamberg in den jetzt bestehenden Hafen mündet. Dadurch würde für den Werra-Main-Kanal der Bau einer weiteren Schleuse von etwa 10 m Hub und der Anschluß an den Hafen in Bamberg hinzukommen.

Wahllinien.

Anstatt die Wasserscheide zwischen Werra und Main mit offenen Haltungen zu überwinden wie es in der beschriebenen Linienführung geschehen ist, wäre es möglich, einen Tunnel von etwa 9 km Länge anzuordnen und dadurch den Wasserspiegel der Scheitelhaltung auf N.N. + 309 (statt N.N. = 356) zu legen. Die geologischen Verhältnisse sind für den Tunnelbau im allgemeinen nicht ungünstig, wenn auch am Südhang Muschelkalkschichten angeschnitten werden, die besondere Sicherheitsmaßnahmen erfordern. Der Tunnel würde des bedeutenden Gesteinsausbruches wegen (etwa 220 cbm/lfdm) nur einschiffig anzulegen sein und trotz Anordnung einer Ausweichstelle auf halber Länge dem Schiffsverkehr Schwierigkeiten bereiten. Die vergleichenden Untersuchungen haben dazu geführt, daß die Linie mit offenen Haltungen vorgschlagen wird, und zwar diejenige Linie, deren Längenschnitt ich vorhin gezeigt habe. Alle anderen Linien, welche noch bei der Ueberwindung der Wasserscheide untersucht worden sind, haben sich als unwirtschaftlicher herausgestellt. Das vorliegende Bild mag Ihnen einen Ueberblick geben über den Umfang der Untersuchungen. Bis kurz oberhalb Meiningen war der für die Kanallinie einzuschlagende Weg ohne weiteres gegeben. Hier trat die Frage an uns heran, ob es zweckmäßiger und wirtschaftlicher sein würde, entweder den Werralauf noch weiter zu benutzen, um dann durch das eine oder andere Seitental die Gebirgshöhe zu überschreiten, oder ob es zweckmäßiger sein würde, in einer Haltung bis zur Scheitelhöhe aufzusteigen und so die Wasserscheide zu überwinden. Auf Grund eingehender Untersuchungen haben wir uns für den letzteren Weg entschieden.

Kraftwerke.

An allen Staustufen, wo es wirtschaftlich zu begründen war, sind Kraftwerksanlagen vorgesehen, um eine wirtschaftliche Stütze für das Kanalunternehmen zu gewinnen. Es werden auf der ganzen Kanalstrecke etwa 200 kWSt jährlicher Leistung gewonnen, davon auf der Strecke von Hann.-Münden bis Eisenach etwa 100 Millionen kWSt Jahresleistung.

Damit will ich meine Ausführungen über die technischen Einzelheiten über die Werra-Itz-Linie beenden und nur noch bemerken, daß diese Entwürfe eingehend von dem vom Verwaltungsausschuß für den Weser-Main-Kanal eingesetzten Bauausschuß, zu dessen Mitgliedern auch die technischen Vertreter der Länder zählten, geprüft und als eine einwandfreie Lösung anerkannt wurde, welche als Grundlage für die spätere Ausführung dienen kann.

Was nun die technische Ausführung über die Fulda-Kinzig-Linie betrifft, so darf ich mich hier wohl kurz

fassen, da der ganze Entwurf nach denselben Grundsätzen, wie sie bei der Werra-Itz-Linie berücksichtigt wurden, durchgearbeitet worden ist. Infolgedessen sind auch hier ganz ähnliche Bauwerke vorgesehen und damit die Grundlage für einen relativen Vergleich der beiden Linien geschaffen. Lassen Sie uns auch hier eine Wanderung entlang der Kanallinie machen. Wir beginnen bei Hann.-Münden, wo sich Werra und Fulda vereinigen in der Wasserspiegelhöhe N.N. + 117. Die Kanallinie steigt von da aus stufenweise im Tale der Fulda, die zwischen Hann.-Münden und Kassel auf etwa 28 km Länge seit dem Jahre 1897 kanalisiert ist, aufwärts, berührt die Städte Kassel, Melsungen, Rothenburg, Hersfeld, Fulda, verläßt bei Ziegel das Fuldatal, um in das Gebiet der Fliede überzutreten und erreicht bei den Ortschaften Oppertz-Neustadt-Ellers den Fuß des die Niederschlagsgebiete der Fulda (Weser) und der Kinzig (Rhein) trennenden „Landrückens". Von hieraus sind 2 Linienführungen möglich und untersucht. Die eine, die die Wasserscheide mit offenen Haltungen überwindet, steigt mit Hebewerken auf den Höhen nordwestlich des Fliedetales bis zur Scheitelhaltung mit der Höhe N.N. + 350,00 auf, überschreitet die Paßstraße des „Distelrasen" und benutzt den westlichen Hang des Talkessels von Schlüchtern zum Abstieg in das Kinzigtal, das bei Niederzell mit einer Kanalbrücke zunächst überschritten und dann unterhalb Steinau erreicht wird.

Hier vereinigt sie sich mit der Wahllinie, die die Wasserscheide mit einem Schiffahrtstunnel auf Höhe N.N. + 271,50 zwischen den Ortschaften Schweben und Elm durchbricht, bei dem letztgenannten Dorfe in das Elmtal absteigt und weiter an Schlüchtern vorbei am linken Talhang der Kinzig verläuft, bis sie an der gleichen Stelle, wie die Linie mit offener Scheitelhaltung, unterhalb Steinau in das Tal hinabsteigt.

Die beiden Wahllinien scheinen nach den durch die Voruntersuchung gewonnenen Unterlagen wirtschaftlich fast gleichwertig zu sein. Welcher von ihnen der Vorzug gebührt, wird nur auf Grund eingehender Vorarbeiten, insbesondere geologischer Aufschlußarbeiten für den Tunnel, zu entscheiden sein. Vom Vereinigungspunkte der Wahllinien ab ist der Kanal im allgemeinen als Hangkanal ausgebildet, er berührt dabei die Städte Salmünster Wächtersbach und Gelnhausen, geht östlich an Hanau vorbei und erreicht den Main zwischen Großenheim und Hanau im Hafengebiet dieser Stadt.

Bei Niederzell zweigt aus der Fulda-Kinzig-Linie die Zweiglinie zum Main bei Gemünden — Sinn-Linie — ab. Sie überwindet die Wasserscheide zwischen Kinzig und Sinn durch Aufstieg mit einem Hebewerk aus der Haltung N.N. + 208,00 der offenen bezw. N.N. + 221,50 der Tunnellinie, und mit anschließendem Scheiteltunnel auf N.N. 258,0 bezw. + 271,50 und benutzt das Rohrbach- und Jossatal zum Abstieg in das Sinntal, das bei Jossa erreicht und bis zur Mündung der Sinn in die fränkische Saale bezw. den Main bei Gemünden weiter verfolgt wird.

Der Schiffahrtsweg verläuft auf der Strecke Hann.-Münden, Fulda-Hanau in den Ländern Preußen und Hessen, auf der Abzweigung zum Main bei Gemünden — Strecke Niederzell-Gemünden — in den Ländern Preußen und Bayern.

Der Schiffahrtsweg hat zwischen Hann.-Münden und Hanau eine Gesamtlänge von rund 232 km. Der Höhenunterschied zwischen Weser bei Hann.-Münden und Scheitelhaltung beläuft sich auf 350,00 — 117,00 = **233,00** m, bezw. auf 271,50 — 117 = 154,50 m in der Wahllinie mit Scheiteltunnel; er wird durch **30** bezw. 28 Staustufen überwunden, von denen 4 bezw. 2 lotrechte Hebewerke sind. Das Gefälle der 26 Schleusen schwankt zwischen 2,65 m und 9,20 m und beträgt im Mittel rd. 4,70 m. Die kleinste Hubhöhe der lotrechten Hebewerke ist 15,00 m, die größte 50,00 m. Das Gesamtgefälle bis zum Main bei Hanau (Oberwasser der Mainstaustufe Kesselstadt) beträgt: 350,00 — 98,91 = rd. **251** m bezw. 271,50 — 98,91 = rd. 172,50 m. Es wird in der offenen Linie durch 6 Hebewerke und 2 Schleusen und in der Wahllinie mit Scheiteltunnel durch 5 Hebewerke und 2 Schleusen überwunden. Die lotrechten Hebewerke haben Hubhöhen zwischen 15,40 m und 50,00 m und die beiden Schleusen je 9,30 m Gefälle.

Die Verteilung der 38 bezw. 35 Gefällstufen der ganzen Strecke Hann.-Münden bis Hanau und die Länge der einzelnen Haltungen ist aus dem vorliegenden Längsschnitt zu ersehen. Bei der Wahllinie mit Scheiteltunnel werden der Linie mit offener Scheitelhaltung gegenüber 3 lotrechte Hebwerke erspart. Die dadurch bedingte Ersparnis an betriebskilometrischer Kanallänge wird durch den 5,75 km langen Scheitelkanal, der nur einschiffig ausgebildet werden kann, aber mehr als ausgeglichen.

Die Abzweigung der Zweiglinie zum Main bei Gemünden — Sinn-Linie — (Strecke III) erfolgt bei Kilometer 181,350 der Fulda-Kinzig-Linie mit offener Scheitelhaltung, bezw. km 179,175 der Wahllinie mit Scheiteltunnel. Ihre Länge beträgt im ersten Falle 39,40 km, während sie im zweiten Falle 220 m kürzer ist. Die Gesamtentfernung zwischen Hann.-Münden und Gemünden ist demnach rd. 220 km. Der Aufstieg aus dem Kinzigtal bis zur Scheitelhaltung zwischen Kinzig und Sinn umfaßt bei beiden Wahllinien 50 m, die durch ein lotrechtes Hebewerk überwunden werden. Die Scheitelhaltung liegt also bei der Abzweigung aus der offenen Linie, die aus der Haltung N.N. + 208 erfolgt, auf N.N. 258, und bei der Zweiglinie zur Wahllinie mit Scheiteltunnel, — Abzweigung aus Haltung N.N. + 221,50 —, auf N.N. + 271,50. Das hat eine Verkürzung des Tunnels in der letztgenannten Linie um 320 gegenüber der Tunnellänge der Haltung + 258,00 zur Folge. Die Tunnellängen betragen 2780 m bezw. 3100 m.

Der Abstieg von der Scheitelhaltung der Zweiglinie bis zum Main — N.N. + **152,70** erfolgt mit 2 Hebewerken und 7 Schleusen. Die Hubhöhe der lotrechten Hebewerke beträgt 19,00 und 49,00 m bei der Zweiglinie zur Fulda-Kinzig-Linie mit offener Scheitelhaltung, bezw. 19,00 und 42,50 m bei der Zweiglinie zur Wahllinie mit Scheiteltunnel. Die Linienführung des Kanals unterhalb Jossa ist in beiden Fällen die gleiche. Deshalb sind die Schleusengefälle bei beiden Linien dieselben, sie betragen im Mittel rd. 8,20 m, während die Kleinst- und Größtwerte 6,00 bezw. 11,30 m sind.

Von Hann.-Münden bis zum Dorfe Ziegel besteht der Schiffahrtsweg vorwiegend in einer Kanalisierung der Fulda mit einigen Seitenkanälen. Daran schließt sich bis Hanau bezw. Gemünden der eigentliche Kanal.

Bauwerke.

Aehnlich wie bei der Werra-Itz-Linie bestehen auch hier die Stauanlagen aus Schleuse, Wehr und Kraftwerk. Die Schleusen des reinen Kanals sollen durchweg mit Sparbecken ausgestattet werden. Für die Hebewerke ist dieselbe Konstruktion wie bei der Werra-Itz-Linie nach dem gemeinsamen Entwurf der Firmen Dyckerhoff & Widmann, Deutsche Maschinenfabrik, Gute-Hoffnungshütte, Siemens-Schuckert-Werke vorgesehen und die Kosten dafür im Kostenanschlag eingesetzt. Nachdem die Firmen erklärt haben, daß gegen die Ausführung dieser Konstruktion auch für 50 m Hub keine Bedenken und technische Schwierigkeiten bestehen, sind für diese Strecken Hebewerke von 50 m Hub in großer Anzahl vorgesehen. Die Hauptschwierigkeit besteht in der Ausführung der 50 m langen Spindel in einer Länge und selbst, wenn dies bis zur Zeit der Ausführung nicht möglich sein sollte, werden andere Vorkehrungen getroffen werden müssen. (Forts. folgt.)

Die Arbeitsweise des Lauchhammerwerkes Riesa.

Von Oberingenieur Hülsmeier-Riesa.*)

Auch diese Ausführungen wurden von dem Verfasser auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin, vorgetragen. Wie im vorigen Aufsatz drucken wir die Debatte, die sich an den interessanten Vortrag anschloß, ebenfalls ab. Die Schriftl.

Obgleich der Begriff des fabrikmäßigen Schiffbaues in der Schiffbautechnik heute wohl Allgemeingut sein dürfte, möchte ich ihn doch vor der heutigen Versammlung nochmals dahin festlegen, daß darunter der Bau von Schiffen zu verstehen ist, deren Einzelteile in einer Schiffbauwerkstatt entstehen, die an ein Walzwerk unmittelbar angelehnt ist, und deren Zusammenbau auf einer Werft dann späterhin vollendet wird.

Wie jedem neuen technischen Verfahren, so haben auch der Einführung des fabrikmäßigen Schiffbaues wichtige Motive zugrunde gelegen. Neben der Forderung nach Verbesserung des Produktes läuft bekanntlich diejenige nach weitgehendster Verbilligung. Als daher an die Reichsregierung die Aufgabe herantrat, auf Grund des Versailler Vertrages für unsere früheren Feinde eine neue Binnenschiffahrtsflotte zu liefern, war damit gleichzeitig die Notwendigkeit gegeben, sich dieser Aufgabe so wohlfeil und für die Volkswirtschaft bestmöglich zu entledigen. Die Regierung mußte daher jede Möglichkeit in Erwägung ziehen, um die Herstellungskosten auf das geringste Maß zu beschränken. Diesen Anforderungen konnte nur mit Hilfe des fabrikmäßigen Schiffbaues entsprochen werden, galt es doch, den vielen während der Kriegszeit zum Stillstand gekommenen kleineren Flußschiffswerften, die anders wahrscheinlich für den Flußschiffbau und die deutsche Wirtschaft verloren gegangen wären, baldmöglichst Gelegenheit zu geben, ihre Bautätigkeit wieder aufzunehmen. Diese kleineren Werften waren bisher meist nur für Holzschiffbau eingerichtet und konnten wohl auch gelegentlich kleinere Reparaturen an eisernen Schiffen ausführen. Sie waren jedoch nicht alle in der Lage, eiserne Neubauten zu liefern, deren Abnahmebedingungen so scharf gehalten waren, wie diejenigen der Entente, da die meisten Flußschiffswerften nicht über die Arbeitsmaschinen verfügten, die hierfür unbedingt erforderlich waren. Eine Neuanschaffung der kostspieligen Werftmaschinen kam für die Werften natürlich ebensowenig in Frage. Für einen Teil der Arbeit jedoch kamen all die kleinen Werften sehr wohl in Frage, und das war die Montage und der Ausbau der Fahrzeuge. Diese Arbeit konnte mit ungelernten Hilfskräften bewerkstelligt werden. Es kam nun darauf an, den Werften das Material derart vorgearbeitet und paßrecht zu liefern, und diesen Teil der Arbeit übertrug das Reich der Lauchhammer Aktiengesellschaft in Riesa.

Durch die Anfertigung des gesamten Schiffbaumaterials an einer Stelle war gleichzeitig die Gewähr gegeben, daß alle Schiffe, die mit diesem Material gebaut wurden, ganz gleichmäßig ausfielen, was für die Abnahme eine angenehme Erleichterung war.

An Hand des vorgearbeiteten Materials konnten die Flußschiffswerften für den Zusammenbau auf die Heranziehung von gelernten Arbeitern verzichten, wodurch ihnen die erheblichen Mehrausgaben für hochqualifizierte Arbeiter erspart blieben. Erfordert doch beispielsweise das Hämmern der Vor- und Hinterschiffsplatten erfahrene eingearbeitete Arbeitskräfte, die nach dem Kriege selten geworden und daher nur unter Aufwendung hoher Löhne zu haben waren.

Alle diese Arbeiten, die gelernte Facharbeiter erfordern, werden von unserem nach modernsten Methoden arbeitenden Betriebe übernommen. Durch das unserem Betriebe angeschlossene Walzwerk sind wir in der Lage, ein erstklassiges Schiffbaumaterial, unser S.-M.-Flußeisen, ohne Verladung- und Frachtkosten vom eigenen Werk zu beziehen und dadurch einmal die Liefertermine wesentlich zu verkürzen und anderseits die Materialpreise niedrig zu halten. Von jedem herzustellenden Schiffstyp bauen wir das erste Schiff probeweise zusammen, um die Platten des Vor- und Hinterschiffes anpassen zu können und um uns gleichzeitig zu überzeugen, daß auch die übrigen Teile paßrecht sind. Hieraus ergibt sich, daß der fabrikmäßige Schiffbau erst dann wirtschaftliche Vorteile bietet, wenn sich die Löhne mit dem Zusammenbau auf eine Serie von Fahrzeugen verteilen.

Serienschiffbau ist gleichbedeutend mit Normalisierung, die nicht nur für die Werften, sondern auch für die Reedereien mancherlei Vorteile bringt. So können z. B. Reedereien mit typisierten Schiffsparks ihr Personal, nachdem sie dasselbe einmal ausgebildet haben, beliebig von Fahrzeug zu Fahrzeug auswechseln, wodurch sich die Frage der Bemannung wesentlich einfacher gestaltet.

Für die Werften hat die Normalisierung von Schiffstypen weiterhin den Vorteil der Kalkulationsmöglichkeit, nachdem einmal ein solches Fahrzeug fertiggestellt worden ist. Auch werden die Werften mit jedem wiederholten Zusammenbau eines Typs naturgemäß den Arbeitsgang zu vereinfachen suchen und dadurch bald die höchsten Leistungen erzielen.

Nicht zu unterschätzen ist auch der Vorteil, der sich bei normalisierten Schiffen dadurch ergibt, daß bei Reparaturen Ersatzteile von der Fabrik geliefert und in kürzester Zeit eingebaut werden können, sofern sie nicht vom Vorratslager zu nehmen sind. Daß durch eingehende Arbeitszeitstudien und eine gute Betriebsstatistik die Akkordsätze sich genau festlegen und die denkbar günstigsten Betriebsleistungen erzielen lassen, sei hier nur nebenbei als Vorteil der Serienfabrikation auch für die Schiffbauarbeiten erwähnt.

Große Erfahrungen auf diesem Gebiete konnte sich unser Betrieb bei dem großen Penischenauftrag sammeln, welcher die Vorteile der Normalisierung einwandfrei darlegte.

Um Ihnen ein Bild von der Leistung, welche bei einem solchen Serienbau erzielt werden kann, zu geben, möchten wir Ihnen einige Zahlen bekanntgeben.

Nach vorbereitender Schnürbodenarbeit wurden für die erste Penische alle erforderlichen Einzelteile in der Werkstatt hergestellt und sodann zum Modellschiff zusammengebaut, wobei auf zwangloses Passen größter Wert gelegt wurde. Nach den Einzelteilen dieses Schiffes wurden Schablonen für die Massenfabrikation angefertigt. Die inzwischen vom Germanischen Lloyd abgenommenen Materialien gelangten von den Walzwerken zunächst auf den Lagerplatz der Schiffbauwerkstatt, wurden dort sortiert und zu den Anzeichnern bezw. zu den Maschinen zur Schmiede usw. geschafft. Das Bohren der Bleche erfolgte paketweise mit Hilfe von 15 mm starken Schablonenblechen, die durch Bohrhülsen vor dem Verschleiß geschützt wurden. Für das nachfolgende Versenken der Löcher waren Spezialmaschinen vorhanden. Beim Anzeichnen bereits wurde alles Material nach der Montagezeichnung signiert, nach dem Schneiden wurden die Bleche entgratet, gejoggelt, kontrolliert und zum Versandlager geschafft. In gleicher Weise wurde das Profilmaterial mit Hilfe von ungezählten Schablonen angezeichnet, geschnitten, gebogen und gebohrt und so die Auswechselbarkeit aller gleichen Teile gewährleistet. Es waren arbeitstäglich 240 Seitenspanten und 60 Kantspanten zu biegen und zu schmiegen. Außerdem waren täglich 2448 lfd. m

*) Vortrag, gehalten auf der Jahreshauptversammlung des Zentralvereins für Deutsche Binnenschiffahrt am 30. Mai 1924.

Platten zu schneiden, 688 lfd. m zu joggeln und 260 m autogen zu brennen; 135 388 Löcher mußten täglich gebohrt, 52 684 Löcher gestanzt, 10 636 Maschinennieten und 3028 Handnieten geschlagen werden.

Die hydraulische Presse hatte täglich 8 Feuerplatten und 28 Kimmplatten zu pressen, in 120 Bodenwrangenwinkeln waren je 50 Löcher von 13 mm Durchmesser und 2 Ausschnitte, ferner in 120 Bodenwrangenwinkeln 96 Löcher zu stanzen, 164 Bodenwrangenlöcher und 8 Schottbleche zu bördeln.

Das Stanzen der Löcher und der Ausschnitte in die Bodenwrangen geschah mittels besonders angefertigten Stempel und Matrizen in einem Arbeitsvorgang.

Infolge eingehender Arbeitsorganisation ergaben sich für die Durchführung des Auftrages ungewöhnlich kurze Termine. Der Auftrag wurde am 8. September 1921 erteilt, die erste Materialabnahme durch den Germ. Lloyd erfolgte am 23. September. Mit der Bearbeitung wurde am 15. Oktober begonnen. Am 17. 12. 21 wurde die Modellpenische abgenommen und sogleich mit dem Versand begonnen. Am 21. März 1922 wurde die hunderdste Penische versandt. Der Stapellauf der ersten zusammengebauten Penische erfolgte bei der Schiffswerft G. M. Förster am 9. 3. 22. Abgenommen wurde diese Penische am 29. 4. 22 und am 18. 5. 22 abtransportiert.

Die durchschnittliche Versandleistung unserer Werkstätten betrug 2 Penischen pro Tag. Das entspricht einem Gewicht von ca. 80 t vorgearbeitetem Schiffbaumaterial arbeitstäglich.

Hiermit hat die Lauchhammer A.-G. einen Rekord aufgestellt und bewiesen, was geleistet werden kann, wenn sachgemäße Organisation mit rationeller Fabrikation Hand in Hand geht.

Auf Grund der beim Penischenbau und den dieser Riesenlieferung vorausgegangenen übrigen Lieferungen an vorgearbeitetem Schiffbaumaterial für Seeschiffe bis zu 4000 t Tragfähigkeit, Motorschiffe, Fischdampfer, Pontons usw. gesammelten Erfahrungen sind wir dazu übergegangen, Schuten serienweise herzustellen, wie Sie aus den letzten Bildern bereits ersehen haben. Bei der Ausarbeitung dieser Typenfahrzeuge wurden wir von einer Reihe Hamburger Fachleute, die ihre reichen Erfahrungen in uneigennützigster Weise bereitwilligst zur Verfügung stellten, unterstützt.

Unsere 3 Normalypenschuten haben eine Tragfähigkeit von 90, 140 und 220 t.

Durch Verlängerung bezw. Verkürzung des Mittelschiffes können wir die Tragfähigkeit jeder Normaltype vergrößern bezw. verkleinern, so daß tatsächlich jede beliebige Schutengröße von 75 bis 250 t Tragfähigkeit nach den Gesichtspunkten fabrikmäßiger Herstellung gebaut werden kann.

Bei der konstruktiven Ausarbeitung der Lauchhammer Typenschute haben wir auf Festigkeit, Dauerhaftigkeit und günstige allgemeine Gebrauchseigenschaften besonderen Wert gelegt, und damit Fahrzeuge auf den Markt gebracht, die sich in der Praxis nach jeder Richtung hin bewährt haben.

Unsere Abnehmer haben sich in zahlreichen freiwilligen Anerkennungschreiben nur lobend über unsere Typenschuten ausgedrückt.

Ueber unsere Lauchhammer-Typenschuten haben wir eine kleine Druckschrift herausgegeben, die wir Interessenten gern zur Verfügung stellen und aus der alles Nähere über die Abmessungen und die Bauart entnommen werden kann.

Ich möchte daher bei diesem Thema nicht länger verweilen, um Ihre Zeit nicht über Gebühr in Anspruch zu nehmen.

In neuester Zeit haben wir nun auch den Bau von Elbekähnen, Oderkähnen und Saalemaßkähnen bezw. die Lieferung des Materials hierfür in Angriff genommen. Auch diese Fahrzeuge haben wir im engsten Einvernehmen mit den späteren Besitzern produktiv durchgearbeitet und haben mit diesen neuen Typenfahrzeugen bei weiteren Interessenten vollen Beifall gefunden.

Es wäre zu begrüßen, wenn sich unsere Binnenschiffer und Binnenschiffsredereien für die Flußgebiete der Saale, Elbe, Oder usw. entschließen könnten, geeignete Normaltypen für die einzelnen Wasserstraßen anzunehmen. Es käme dabei nur darauf an, sich in der Formgebung des Vor- und Hinterschiffes gelegentlich einer Zusammenkunft untereinander zu einigen, die Schiffslänge und die Raumeinteilung könnten dann immer noch den jeweiligen Bedürfnissen entsprechend gewählt werden.

Bei dem Bezug unseres vorgearbeiteten Schiffbaumaterials für Flußkähne hätten die Schiffseigner die Gewähr, nicht nur erstklassiges Material, sondern auch brauchbare rationelle Schiffe zu erhalten, da wir unsere Typenfahrzeuge in unserem Schiffbau-Büro von erfahrenen Konstrukteuren bis in die letzten Einzelheiten durcharbeiten lassen.

Den Zusammenbau unseres Materials können auch die kleineren Flußschiffswerften, welche sich bisher nur mit Reparaturen von eisernen Fahrzeugen befaßt haben, ohne weiteres ausführen, was für manchen Schiffseigner, die aus alter Anhänglichkeit oder aus sonstigen Gründen von ihrer Werft nicht weggehen wollen, sicherlich ein Anreiz sein dürfte, einmal einen Versuch mit unserem Material zu machen. Bekanntlich arbeiten die kleinen und mittleren Werften mit außerordentlich geringen Geschäftsunkosten und kommen daher mit Rücksicht auf eine möglichst billige Gesamtherstellung von Binnenschiffsgefäßen in erster Linie in Frage.

Diesen Werften eine rationelle Ausnützung ihres Werftplatzes zu ermöglichen und ihnen gewissermaßen als Schrittmacher behilflich zu sein, sehen wir im Hinblick auf den unumgänglch notwendig gewordenen Wiederaufbau unserer durch den Krieg heruntergewirtschafteten Binnenschiffahrtsflotte als unsere vornehmste Aufgabe an.

Oberbaurat Ilgenstein, Berlin:

M. H.! Ohne den außerordentlich schönen Vorführungen des Herrn Direktor Hülsmeier von den Lauchhammer-Werken irgendwie zu nahe treten zu wollen, möchte ich doch im Interesse unserer Binnenschiffahrts-Werften sagen, daß das, was er in der Einleitung zu seinem Vortrage gesagt hat, nicht ganz zutrifft. Gelernte Arbeiter sind nötig auch für den Zusammenbau. Auch für den Zusammenbau der Penischen auf unseren Binnenschiffahrtswerften habe ich immer gelernte Arbeiter gehabt, und das ist auch unerläßlich gewesen bei einem Reihenbau, wie bei diesen 630 Penischen, die wir haben an Frankreich liefern müssen. Im übrigen halte ich die Ausführungen des Herrn Vortragenden nach der Richtung hin für sehr dankenswert, daß ein Reihenbau angestrebt werden sollte, sobald als irgend möglich. Das geschieht aber schon zum großen Teil. Ich möchte nicht verfehlen, bei der Gelegenheit hinzuweisen auf einen ganz hervorragenden Reihenschiffbau, nämlich den der Gute Hoffnungshütte. Auch hat die Schellenberger Werft sich im Reihenschiffbau ausgezeichnet. Im übrigen sind bei diesen Bauten noch andere Teile im Reihenbau hergestellt worden. Also ein Nutzen für die Allgemeinheit erwächst aus dem Reihenbau unbedingt. Diesen Nutzen können aber auch die einzelnen eingerbeiteten Binnenschiffswerften von sich aus hervorragend zustande bringen.

W e r f t b e s i t z e r H i l t z l e r: Ich möchte auf die Vorgeschichte des Auftrages auf Lieferung der 600 Penischen etwas näher eingehen. Die Herren von der Schiffahrt wissen genau, daß es damals die Aufgabe war, 600 Penischen auf Reparation herzustellen, und es handelte sich darum für den Reichsausschuß für Schiffbau, diese 600 Penischen in der richtigen Weise zu bauen. Der Verein für

Flußschiffswerften wurde vorstellig und beanspruchte für seine Mitglieder eine größere Anzahl, zum mindesten die Hälfte dieser Bauten, weil es bisher Tatsache war, daß die Schiffsräume für die Elbe, Oder und die Weser zum größten Teil von den kleinen und mittleren Werften hergestellt worden waren. Die größeren Werften hatten sich mit dem Dampferbau befaßt. Der Reichsausschuß für Schiffbau hat dann auch diesem Begehren stattgegeben, und es haben lange Verhandlungen stattgefunden mit dem Verein der Flußschiffswerften, der vorschlug, daß die Eisenbearbeitung an einer einzigen Stelle stattfände. Und es ist dazu gekommen, daß der Reichsausschuß für Schiffbau dem Verein für Flußschiffswerften, der eine besondere Lieferungsgesellschaft begründet hatte, den Auftrag auf Herstellung von 300 Penischen erteilt hat. Der Herr Vortragende hat nicht erzählt, daß die Lieferungsgesellschaft, der Verein für Flußschiffswerften und der Aufsichtsrat, ungefähr 6 Herren, sich ganz genau damit beschäftigt und auf dem Werke Lauchhammer die ganzen Vorarbeiten für diese Penischen unter Mitarbeit des Vereins für Flußschiffswerften erledigt worden sind, und diese Mitarbeit hat sich nicht nur auf die Konstruktion erstreckt, sondern auch auf den Versand, und die Zusammensetzung der ganzen Fahrzeuge. Wie Herr Oberbaurat Ilgenstein schon erklärt hat, — auch die Herstellung anderer Teile, der Kajüteneinrichtungen, Poller, Beschläge — sind in besonderen Werken hergestellt worden. z. B. 175 Kajüteneinrichtungen sind in zwei Werken hergestellt worden.

Es ist nun vielleicht an der Zeit, einen Einblick in die Aussichten dieser Arbeitsweise zu tun. Ich möchte vor allen Dingen auch das unterstreichen, was Herr Oberbaurat Ilgenstein schon gesagt hat, daß es kaum wieder vorkommen dürfte, daß eine so große Anzahl eines einzigen Modells von Fahrzeugen gebaut werden muß. Die Donau war der erste Fluß, auf dem man es unternommen hatte, 350 Kähne nach einem Modell zu bauen und diese Kähne sind heute vollständig unbrauchbar und überholt. Das war auch falsch. Es sind bei den 350 Kähnen so viele Fehler gemacht worden, daß sie heute fast unbrauchbar sind, und es keinem Menschen einfällt, ein solches Fahrzeug wieder nachzubauen. Die Schiffahrt hat das erste Wort zu sprechen, gewiß auch der Konstrukteur und die herstellenden Firmen, aber man darf nicht außer Acht lassen, daß die Schiffahrt der Auftraggebende ist, oder sein sollte, und daß jede Schiffahrtsgesellschaft andere Arbeitsbedingungen hat, andere Stromgebiete zu befahren hat, andere Waren zu befördern hat, und daß es daher zu einer so großen Reihenherstellung überhaupt nicht kommen kann, angesichts der verschiedenartigen Anforderungen, die an die einzelnen Fahrzeuge gestellt werden müssen und die berechtigt sind. Es kommt hinzu, daß eine Reihenherstellung sich immer nur nach bestimmten Gesichtspunkten bewegen kann, auch für die Hamburger Schuten usw. trifft das zu. Diese werden vielfach über einen Leisten hergestellt. Aber das wird jetzt auch schon mehr und mehr abgelehnt. Diese Beispiele haben sich für den Hamburger Hafen in der Hauptsache beschränkt auf Kohlenschuten für eine ganz bestimmte Ladung. Eine Ewerführerei in Hamburg, die alle möglichen Transporte zu unternehmen hat, lehnt es aber ab, eine solche Schute, die über einen Leisten gemacht ist, zu benutzen, eine Schute, wie sie der Kohlenfuhrmann vielleicht zur Not brauchen kann.

Ein weiteres Beispiel, daß man die fabrikationsmäßige Herstellung von Schiffahrtsfahrzeugen nicht zu weit treiben darf, haben uns die Amerikaner geliefert. Die haben Hunderttausende von tons in die Welt gesetzt, die heute alle Schrot sind, und nicht mal das, denn das Abschroten dieser Fahrzeuge macht viel Schwierigkeiten. Sie liegen alle still, ganz abgesehen davon, daß die Amerikaner Holzschiffe gebaut haben, die z. T. in Deutschland abgebrochen worden sind, und allen möglichen sonstigen Unsinn in möglichst großem Umfange.

Ich möchte Sie, m. H., als praktische Schiffbauer, jedenfalls dringend davor warnen und möchte sagen: zunächst muß die Schiffahrt den Ausschlag geben und sagen, was sie will, und ich glaube kaum, daß die Wünsche der Schiffahrt auf eine solche Reihenfabrikation hingehen. Bedenken Sie doch erstensmal die Größenunterschiede, die wir doch nicht aus der Welt bringen können. Wir müssen vom Finowkanal bis zum großen Rheinschiff ca. 12 verschiedene Größen im Binnenverkehr haben. Ich glaube kaum, daß sich diese Zahl wird reduzieren lassen. Außerdem haben wir auf der Weser große Schwierigkeiten mit dem Tiefgange; das Weserschiff muß anders aussehen als das Rheinschiff. Auch die Fahrt an und für sich, die Handhabung des Schiffes bedingt schon einen gewissen Unterschied. Betrachten Sie einen Oderkahn, wenn er selbsttätig zu Tal fährt mit seinen 4 Ankern, der muß ganz anders manövrieren als ein Schiff, das auf dem Rhein geschleppt wird oder wenn ein Schiff hinter dem Kanalschlepper herzottelt; der braucht ganz andere Anker- und Steuereinrichtungen. Diese Erfordernisse der Schiffahrt dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Und deswegen ist es immer wieder erforderlich, daß zunächst einmal die Schiffahrtsgesellschaften sagen, was sie wollen und dann der Schiffsbauer das herstellt, was die Schiffahrt braucht. Und wenn wir dann innerhalb dieser Anforderungen zu einer Serienherstellung kommen, so mag das am Platze sein.

Ich möchte noch kurz sagen, daß der Verein für Flußschiffswerften außer den 300 Penischen auch 30 Kampine-Kähne gebaut hat, die nach einer anderen Herstellungsweise zusammengebaut sind und daß auch diese Sache durchaus geklappt hat.

Oberingenieur Hülsmeier: Ich möchte beiden Vorrednern in ihrer Weise recht geben. Natürlich haben die Werften schon früher gelernte Arbeiter gehabt, und das ist auch von mir nicht bestritten worden. Es ist lediglich gesagt worden, daß die gelernten Arbeiter nach dem Kriege sehr rar waren, und besonders von kleineren Schiffswerften, die sich in Geldkalamitäten befanden, diese Kräfte nicht so leicht aufgebracht werden konnten. Wenn man an dem großen Auftrage für die Franzosen in bezug auf die Herstellung usw. etwas gelernt hat, dann ist das doch nur zu begrüßen, denn ich begrüße jeden Fortschritt. Und im übrigen, wenn sich nun diese Kähne vielleicht hier und da nicht als ganz zweckmäßig erwiesen haben, so kann ich nur sagen: Das sind die Weisen, die vom Irrtum zur Wahrheit reisen. Man muß aus dem Alten Neues hinzulernen, und das kann der deutschen Technik und der deutschen Wissenschaft nur zum Segen und zum Nutzen gereichen.

Binnenschiffahrtsfragen in der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Wasserumschlagstarife, Internationalisierung des Rheins.

Auf der diesjährigen Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft, die in Königsberg stattfand, wurde von dem Geschäftsführer des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen für Rheinland und Westfalen, Herrn Heinson, ein Vortrag über die Verkehrsbeziehungen zwischen Osten und Westen unter besonderer Berücksichtigung der Wasserstraßen gehalten. Veranlaßt durch diesen Vortrag äußerte sich das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Dr. Schmitz-Duisburg, über die Frage der Wasserumschlagstarife und über die Internationalisierung des Rheinstroms wie folgt:

„Vortrag und Aussprache richten sich zum Teil auf die Frage der Förderung des Wasserstraßenverkehrs überhaupt. Ich darf daher die Gelegenheit benutzen, auf ein Problem aufmerksam zu machen, das die Binnenschiffahrts- und Hafenbeteiligten im weitesten Sinne des Wortes und auf allen Stromgebieten schon seit Jahren, namentlich in der neuesten Zeit, lebhaft beschäftigt, dessen Behandlung aber amtlicherseits nicht mit dem notwendigen Interesse gefördert wird. Es handelt sich um die Angelegenheit der Wasserumschlagstarife für die deutschen Binnenhäfen zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen und damit des Wasserstraßenverkehrs. Der Staffeltarif und die Seehafen-Ausnahmetarife haben fraglos tatsächlich zu einer sehr starken Konkurrenzierung der Wasserstraßen durch die Eisenbahn geführt. Welche Desorganisation der Verkehrsbeziehungen in Deutschland in neuester Zeit eingetreten ist, hat der Herr Berichterstatter an Hand der Verschiebung der Kohlenabsatzgebiete dargelegt. Derartige Verschiebungen werden durch das Staffeltarifsystem noch gefördert. Auch durch die verstärkte Einführung der Seehafen-Ausnahmetarife sind die natürlichen Arbeitsgebiete der beiden Großtransportmittel der Eisenbahn und der Wasserstraße stark verschoben. Die Binnenschiffahrts- und Hafenbeteiligten haben angesichts dieser Sachlage geglaubt, nichts anderes als einen gerechten Ausgleich zu fordern, wenn sie die Einführung von Umschlagstarifen zugunsten der Binnenhäfen beantragten. Erst nach langen Bemühungen und unter starkem Widerstand der Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums hat sich auch der Reichseisenbahnrat grundsätzlich für die Einführung der Wasserumschlagstarife ausgesprochen. Die vorbereitenden Arbeiten, die daraufhin amtlicherseits vorgenommen wurden, gingen sehr langsam vonstatten und waren, was verständlich ist, während der Zeit des passiven Widerstandes eingestellt worden. Jetzt aber, wo dieser Grund beseitigt ist, müssen wir die Wiederaufnahme der Arbeiten und ihre beschleunigte Durchführung in Anknüpfung an den ausdrücklichen Beschluß des Reichseisenbahnrats und an die amtlichen Zusagen erwarten. Dies hier als dringende Bitte auszusprechen, erscheint angesichts der Anwesenheit der amtlichen Vertreter der zuständigen Ministerien auf der heutigen Tagung notwendig.

Sodann hat der Herr Berichterstatter die Schwierigkeiten erwähnt, die auf dem Rhein infolge der Internationalisierung für die glatte Verkehrsabwicklung bestehen. Ich kenne die Verhältnisse aus der täglichen beruflichen Arbeit und der Führung der Verhandlungen mit der Rheinlandkommission, sowie aus der Teilnahme an den Beratungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt genau und muß sagen, daß sich die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in den letzten 5 Monaten doch als eine sehr wertvolle Einrichtung für die Wiederaufnahme des nahezu völlig brachgelegten Verkehrs erwiesen hat. Allerdings in der Zeit der politischen Hochspannung des vergangenen Jahres hat ihr Einfluß nicht ausgereicht, um die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein auf Grund der Mannheimer Akte aufrecht zu erhalten; wir haben ja leider oft genug in den vergangenen 10 Jahren erlebt, wie internationale Verträge in derartigen Zeiten großen nationalen Machtfaktoren gegenüber nicht standhalten. Nachdem aber diese Hochspannung mit Aufgabe des passiven Widerstandes überwunden war, war die internationale Rheinakte fast der einzige Verhandlungspunkt, der sich für die notwendige Wiederanknüpfung der politischen Beziehungen und Verhandlungen zwischen der deutschen Regierung und den alliierten Mächten darbot. Wir haben bei Aufgabe des passiven Widerstandes gehofft, daß binnen kurzem durch unmittelbare Verhandlungen die Verhältnisse ihrer Klärung wesentlich näher gebracht würden und wissen, daß die deutsche Regierung sich in dieser Hoffnung täuschte. Auf dem Fachgebiete der Rheinschiffahrt aber und der Wiederherstellung geordneter Verkehrsverhältnisse in diesem Stromgebiet war gerade die Rheinakte die wertvolle Grundlage, auf der Verhandlungen unter gleichberechtigter Mitwirkung aller Uferstaaten, also auch Deutschlands über die Beseitigung der Folgen des passiven Widerstandes möglich waren. Zwar überaus schwierig, führten sie doch, kurzfristig wiederholt, zu wertvollen Beschlüssen, die die Wiederherstellung der Freiheit der Schiffahrt verlangten und auch von den alliierten Regierungen durch entsprechende Anweisungen an die Behörden im besetzten Gebiete beachtet worden sind. Auf diese Weise sind die Verkehrsstörungen im Rheinschiffahrts- und Rheinhafenwesen sehr stark vermindert, wenn auch noch nicht ganz beseitigt. Eine vollständige Ordnung der Verhältnisse ist indessen binnen kurzem zu erwarten. Hieraus, meine Herren, mögen Sie entnehmen, wie nach den neuesten Erfahrungen die internationale Rheinakte und die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sich doch als wertvolle Einrichtungen für die Förderung des Verkehrs im Rheinstromgebiet erwiesen haben."

Ueberblick über den Stand der bayerischen Wasserstraßengebiete.

Von Staatsrat Dr. von Graßmann, München.

Die ungünstige Lage Bayerns zu den Wasserwegen der deutschen Ströme ist bekannt. Von der etwa 2400 km langen schiffbaren Donau zwischen Regensburg und dem Schwarzen Meer liegt in Bayern nur die oberste 150 km lange Strecke; von den großen Strömen der norddeutschen Tiefebene berührt lediglich der Rhein in der Pfalz auf kurzer Strecke bayerisches Gebiet. Der bedeutendste Zufluß des Rheins, der Main, schloß Bayern zwar an das

Rheingebiet an, konnte aber vermöge seiner natürlichen Beschaffenheit nur einen verhältnismäßig schwachen Verkehr vermitteln. Die Verbindung der beiden Stromgebiete, die durch den veralteten, vor der Einführung der Eisenbahn erbauten Ludwig-Donau-Main-Kanal erfolgte, hatte schon längst ihre wirtschaftliche Bedeutung verloren, teils wegen ungenügender technischer Ausmaße und Gestaltung, mehr noch aber, weil Main und Donau keine Leben spendende Fortsetzung bildeten.

Die Bestrebungen Bayerns sind daher seit vielen Jahren darauf gerichtet, seine Wasserstraßen zu verbessern, vor allem aber einen leistungsfähigen Anschluß an den Rhein zum Bezug der hauptsächlichsten Rohstoffe Eisen und Kohle zu gewinnen. Diesem Ziele dienten Regulierungen am Main und an der Donau, Einführung der Kettenschleppfahrt auf dem Main, zunächst bis Würzburg und im Jahre 1912 bis Bamberg, endlich aber die Fortsetzung der Mainkanalisierung über Frankfurt—Offenbach hinaus bis Aschaffenburg; diese konnte erst nach jahrzehntelangen Bemühungen und nach Ueberwindung der insbesondere durch den Widerstand der preußischen Eisenbahnverwaltung verursachten Schwierigkeiten 1913 begonnen und 1921 dem Verkehr übergeben werden. Damit stand der Rheinschiffahrt der freie Verkehr weiter mainaufwärts nach Bayern bis zu einer Schiffsgröße von 1500 ts offen.

Der Verkehr im Hafen von Aschaffenburg zeigte zunächst erfreuliche Ansätze für eine künftige Entwicklung; liegt doch Aschaffenburg als Endpunkt der Rheinschiffahrt auch eisenbahntarifarisch außerordentlich günstig, weil der Bahnweg die unterste der großen Mainschleifen abschneidet. Bereits bei Eröffnung des Hafens war das Bahngelände vergeben, es hatten sich eine größere Anzahl von Schiffahrtsgesellschaften, Lager- und Speditionsfirmen und mehrere große Kohlenfirmen angesiedelt. Im ersten Betriebsjahre betrug der Aschaffenburger Verkehr rund 710 000 ts, wovon etwa 180 000 ts auf Eisenbahndienstkohle trafen, die bisher in Gustavsburg vom Schiff zur Bahn umgeschlagen worden waren. Im Verkehr überwiegt naturgemäß der Bergverkehr. Der übrige Mainverkehr ohne Flößerei betrug im gleichen Jahre rund 165 000 ts, der sich etwa hälftig auf Würzburg und die übrigen Mainpläze, in erster Linie Bamberg verteilt. Der Ruhreinbruch zu Beginn des Jahres 1923 hat diese Entwicklung jäh unterbrochen, sodaß der Verkehr des Jahres 1923 im Hafen Aschaffenburg auf etwa 170 000 ts zurückging. Erst jetzt nach Eröffnung der Schiffahrt beginnt sich dieser wieder langsam zu beleben. Die gleichen Ursachen wirkten auch auf den übrigen Mainverkehr ungünstig ein. Bei diesem übt neuerdings eine beträchtliche Erhöhung der Tarife der Kettenschleppschiffahrt eine verhängnisvolle Wirkung aus. Der an die Reichseisenbahn angegliederte Betrieb erforderte bisher Zuschüsse, die seit Ende 1923 von der Bahn nicht mehr getragen werden können. Inwieweit hier eine Ermäßigung eintreten kann, werden demnächst stattfindende Verhandlungen lehren. Jedenfalls bildet diese Tarifregelung eine Lebensfrage der Mainschiffahrt oberhalb von Aschaffenburg.

Mancherlei Schwankungen war auch der Donauverkehr unterworfen. Die politischen Veränderungen auf dem Balkan und im ehemaligen Oesterreich-Ungarn wirkten sich in großen Schwierigkeiten aus, die der hauptsächlich in österreichischen, ungarischen und deutschen Händen befindlichen Schiffahrt, in der es keine Partikulierschiffer, wie am Rhein, gibt, bereitet wurden. Dazu kam auch hier die Zuteilung eines großen Teils der vorhandenen Gesellschaftsschiffe an die Tschechoslowakei, Jugoslawien und Rumänien im Vollzuge des Versailler Diktats. Auf all diese verhängnisvollen und im höchsten Maße wirtschaftsschädlichen Vorgänge sowie auf die Arbeiten der Internationalen Donaukommission kann hier im Rahmen des kurzen Ueberblicks nicht weiter eingegangen werden. Trotz dieser Schwierigkeiten konnte sich auf der deutschen Donau ein Verkehr entwickeln, der denjenigen der Vorkriegszeit überschritt. In den Jahren 1912 bis 1914 lag der jährliche Verkehr zwischen 300 000 und 400 000 ts, während er dort in den Jahren 1922 und 1923 die Höhe von etwa 425 000 und 515 000 ts erreichte. Allerdings darf hier nicht übersehen werden, daß ein nicht unbeträchtlicher Teil der Güter in deutschen Reparationsleistungen bestanden, die an die Balkanländer gingen. Im übrigen wurden bergwärts hauptsächlich Oel, Petroleum und Getreide, talwärts außer den Reparationsleistungen auch große Ladungen an Salz, im Durchgangsverkehr von der Tschechei nach Frankreich und Holland auch Holz befördert. Mit den erwähnten Flußregulierungen war dem wirtschaftlichen Bedürfnisse Bayerns, für den Rohstoffbezug billigere Frachten zu erhalten, durchaus nicht genügt. Seit langen Jahren wurde daher an Wasserstraßenplänen gearbeitet, die auf eine Fortsetzung der Mainschiffahrt bis Nürnberg und auf eine Verbindung von Rhein—Main und Donau abzielten. Träger dieser Bestrebungen war insbesondere weiland König Ludwig III. und der von ihm stark geförderte Bayerische Kanalverein. Auf königliche Initiative war auch die Gründung des Main—Donau-Stromverbandes im Jahre 1917 zurückzuführen. Reich, Bayern, Hessen, ferner Städte, Gemeinden und sonstige Interessenten vom Rhein bis zur Donau fanden sich in ihm zusammen und brachten die Kosten für die eingehende wirtschaftiche Untersuchung und Entwurfsbearbeitung einer den erhöhten Forderungen der Großschiffahrt entsprechenden Rhein—Main—Donau-Verbindung auf. In den Kreis dieser Arbeiten wurden später auch die Verbindungen entlang der Donau aufwärts bis Ulm einbezogen zum Anschluß an die von württembergischer Seite aufgestellten Kanalpläne. Zur Verwirklichung des von dem Verband in den Jahren 1917 bis 1921 aufgestellten Entwurfs einer Großschiffahrtsstraße wurde bekanntlich Ende des Jahres 1921 die Rhein—Main—Donau-Aktiengesellschaft in München gegründet.

Die in der Weimarer Verfassung begründete Aufgabe des Deutschen Reichs, im großen Maßstab an den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes heranzugehen, wozu außer den bayerischen auch die württembergischen Kanalpläne und der Mittellandkanal gehörten, stieß bei seiner großen finanziellen Bedrängnis bald auf unüberwindbare Hemmnisse. Schon im Haushalt für das Jahr 1921 sah sich das Reich außerstande, die notwendigen Mittel bereit zu stellen. Auf Anregung des Reichsrates wurde die Bildung gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen beschlossen, um auch nichtstaatliche Mittel flüssig zu machen. Bei der Rhein—Main—Donau A.-G. ist neben dem Reich und Bayern sowie Preußen, Hessen und Baden das private Kaital stark beteiligt, das durch ein Bankkonsortium unter Führung der Deutschen Bank vertreten ist. Von dieser Seite wurden Vorzugsaktien und Teilschuldverschreibungen auf Papiermark lautend, ferner wertbeständige auf Goldmark lautende Obligationen übernommen, wofür besondere Zinsgarantien und reale Sicherheiten gegeben werden konnten. Die Grundlage für eine entsprechende Verzinsung des aufgewendeten Kapitals bilden große Wasserkräfte, die im Zug der Großschiffahrtsstraße erschlossen werden können. Diese Wasserkräfte liegen sowohl am Main und an der Donau, als auch in dem diese beiden Flüsse verbindenden Kanal, der aus dem Lech mit natürlichem Gefälle gespeist werden wird. Insgesamt können hier gegen 250 000 PS mit einer Jahresleistung von etwa 1½ Milliarde Kilowattstunden ausgewonnen werden. Hiervon sind etwa 1 Milliarde Kilowattstunden für Licht- und Kraftstrom, elektrochemische Betriebe und für Elektrisierung der Bahnen verwendbar.

Mit der Ausnützung dieser Wasserkräfte wurde gleichzeitig am Main und an der Donau begonnen. Be-

reits im April 1923 wurde in Würzburg eine als Hilfswerk gedachte Wasserkraftanlage, die Untere Mainmühle, mit einer Ausbaugröße von 800 PS dem Betrieb übergeben. Seit 1921 bezw. 1922 sind die beiden Stau- und Kraftanlagen Viereth und Kachletstufe im Bau. Die Anlage Viereth, am Main unterhalb Bamberg gelegen, besteht aus dem Wehr, der 300 m langen Schleppzugsschleuse und dem Kraftwerk und gliedert sich in das künftige System der Stauanlagen ein, durch die der Main kanalisiert und zu einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße ausgebaut wird. Sie wird bei einer Stauhöhe von rund 6 m über Niederwasser bis zu 4400 PS liefern und im Sommer dieses Jahres in Betrieb kommen.

Eine Stau- und Kraftanlage größter Art ist die Kachletstufe an der Donau oberhalb Passau. Auch sie dient gleicherweise dem Schiffahrts- und dem Kraftzwecke. Das Wehr staut die Donau bei N.W. etwa 9 m auf, so hoch, daß der Stau über die etwa 25 km lange Felsenstrecke des „Kachlets" hinwegreicht und überall noch eine ausreichende Fahrwassertiefe erzeugt. Dadurch wird diese der Schiffahrt bisher immer sehr hinderliche Strecke kanalisiert und gleichzeitig eine Wasserkraft von 60 000 PS gewonnen. Eine geräumige Doppelschleuse, von 230 m Länge und 24 m lichter Weite kann gleichzeitig einen zu Berg und zu Tal fahrenden Schleppzug von 1 Raddampfer mit 4 Anhängern der größten vorkommenden Ausmaße über die Stauanlage hinweggleiten. Auch diese Bauten sind schon weit gediehen. Ihre programmäßige Vollendung ist für Ende des Jahres 1926 in Aussicht genommen. Der Strom der beiden Werke Viereth und Kachlet wird über das Bayernwerk nach Nürnberg gehen.

Für den Ausbau der Mainstufen unterhalb Würzburg sind baureife Entwürfe vorbereitet, deren Ausführung von der Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel abhängt; diese wird von der Entwicklung unserer politischen und wirtschaftlichen Gesamtlage bestimmt.

Feststellung und Ersatzleistung von Schiffschäden im Havarie- und Versicherungsfalle.

Von R. Darsing, Kiel.

Nach § 872 des H.G.B. besteht bei einem teilweisen Schaden am Schiff der Schaden in dem nach §§ 709 und 710 zu ermittelnden Betrage der Ausbesserungskosten, soweit diese die Beschädigungen betreffen, welche dem Versicherer zur Last fallen.

§ 709 lautet: „Der an dem Schiffe oder dem Zubehör des Schiffes entstandene, zur großen Havarie gehörige Schaden ist, wenn die Ausbesserung während der Reise erfolgt, am Orte der Ausbesserung und vor dieser, sonst an dem Orte, wo die Reise endet, durch Sachverständige zu ermitteln und zu schätzen. Die Taxe muß die Veranschlagung der erforderlichen Ausbesserungskosten enthalten. Sie ist, wenn während der Reise ausgebessert wird, für die Schadensberechnung insoweit maßgebend, als nicht die Ausführungskosten unter der Anschlagssumme bleiben. War die Aufnahme einer Taxe nicht ausführbar, so entscheidet der Betrag, der auf die erforderlichen Ausbesserungen wirklich verwendeten Kosten.

Soweit die Ausbesserung nicht während der Reise geschieht, ist die Abschätzung für die Schadensberechnung ausschließlich maßgebend."

Von § 710 interessieren hier nur die Absätze 1 und 2:

„Der nach Maßgabe des § 709 ermittelte volle Betrag der Ausbesserungskosten bestimmt die zu leistende Vergütung, wenn das Schiff zur Zeit der Beschädigung noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war.

Dasselbe gilt von der Vergütung für einzelne Teile des Schiffes, namentlich für die Metallhaut, sowie für einzelne Teile des Zubehörs, wenn solche Teile noch nicht ein volles Jahr in Gebrauch waren."

Die A.D.S.B. bestimmen in § 75 Abs. 3 folgendes:

‚Die Ersatzpflicht des Versicherers wird durch die für die Ausbesserung aufgewendeten Kosten bestimmt. Uebersteigt der Gesamtbetrag diese Kosten den von den Sachverständigen geschätzten Betrag, so wird die Ersatzpflicht durch den geschätzten Betrag bestimmt usw."

Demnach richtet sich die Ersatzpflicht des Versicherers für den entstandenen Schaden nach den durch die Ausbesserung tatsächlich aufgewendeten Kosten. Bleibt jedoch der Gesamtbetrag, welcher für die Beseitigung der den Versicherer treffenden Schäden aufgewendet worden ist, unter den in der Schätzung der Sachverständigen dafür angesetzten Summen, so ist der Schadensvergütung nur der geringere Belauf der Taxe zu Grunde zu legen. Die vorstehenden Ausführungen finden im großen und ganzen analoge Anwendung auf Schiffsschäden bei Binnenwasserfahrzeugen.

Das Wesentliche an den zitierten Bestimmumgnen ist die Vorschrift, daß der Schadenstaxe der Vorrang gegenüber der Reparaturrechnung eingeräumt wird, auch wenn diese einen höheren Kostenbetrag aufweist. Dieser Umstand ist nicht ganz in Einklang zu bringen mit dem gewissermaßen als grundlegend ausgesprochenen Satze, daß die Ersatzpflicht des Versicherers durch die für die Ausbesserung aufgewendeten Kosten bestimmt wird.

Es soll nicht Zweck dieser Zeilen sein, rechtliche Abhandlungen über die erwähnten gesetzl. etc. Vorschriften zu pflegen, es soll nur auf die Tatsache hingewiesen werden, daß sich im Schadensfalle die Ersatzpflicht des Versicherers auf den kleineren Belauf der Kosten beschränkt, und zwar entweder auf den Betrag der Taxe oder auf den der Reparaturrechnung in Wahl des Versicherers.

Aus dieser Art der Schadensregulierung kann sich der mögliche Fall ergeben, daß der Eigentümer eines Schiffes nicht vollen Ersatz für die den Versicherer treffenden und aufgewendeten Kosten erhält.

Bleiben die Reparaturkosten unter dem Betrage der Taxe, so wird zu Meinungsverschiedenheiten kaum Veranlassung vorliegen. Sind die Reparaturkosten begründeterweise höher als die Taxe, so erleidet der Eigentümer des Schiffes einen Verlust, wenn der Versicherer nach dem geringeren Belauf der Taxe reguliert. Es ist notwendig, zu untersuchen, worauf die Taxierung eines Schadens in geringerer Höhe als die wirklichen Reparaturkosten, zurückzuführen sein kann.

Wenn ein Irrtum bei der Taxierung des Schadens von vornherein ausgeschlossen wird, so ist damit zu rechnen, daß sich bei der Ausführung der Reparaturarbeiten weitere mit dem ersten Schaden zusammenhängende Schäden herausstellen, die bei Taxierung nicht offensichtlich waren. In solchem Falle ist es Sache des Versicherungsnehmers, darauf zu drängen, daß eine Nachtragstaxe aufgemacht wird. Allerdings können sich da Meinungsverschiedenheiten einstellen und das Verlangen nach Ausfertigung einer Nachtragstaxe auf Widerstand bei der Gegenseite stoßen. In Anbetracht der durch die erwähnten Bestimmungen bestehenden Rechtslage, wird es sich in jedem Falle empfehlen, die endgültige Schadenstaxe erst aufzumachen, wenn der ganze Umfang der Schäden bezw. der erforderlichen Reparaturarbeiten klar zutage liegt. Ist eine sofortige Taxierung von Schäden erforderlich, die später beseitigt werden sollen (z. B. Schönheitsfehler), so wird es sich immerhin als zweckmäßig erweisen, die endgültige Taxierung der Schäden vorzubehal-

ten, es sei denn, daß die Schäden so offensichtlich sind, daß weitere Schäden als nicht vorhanden angenommen werden können.

In den Kommentaren wird das Wesen und der Wert der Taxe folgendermaßen erläutert: „Die Taxe ist kein Formalakt, ihre spätere Vervollständigung oder Berichtigung ist also nicht ausgeschlossen. Sie ist für die Schadensberechnung maßgebend, jedoch ist die Taxe eines Schiedsrichters wegen offenbarer Unbilligkeit anfechtbar."

Geht man von der grundsätzlichen Bestimmung aus, daß sich die Ersatzpflicht des Versicherers für den entstandenen Schaden nach den durch die Ausbesserung tatsächlich entstandenen Kosten richtet, so kann der Taxe berechtigterweise nur dann der Vorrang eingeräumt werden, wenn sie auch alle aufgewendeten Kosten enthält. Der eigentliche und letzte Zweck der Taxe ist doch schließlich nur die Feststellung des ganzen Umfanges des Schadens durch unparteiische Sachverständige. Einen besonderen Wert kann die Taxe erhalten, wenn eine Reparatur nicht sofort ausgeführt werden kann oder aus sonstigen Gründen später der Schaden beseitigt werden soll. Bei größeren Schäden, bei denen nicht alle Einzelheiten offen zu Tage liegen, wird zweckmäßigerweise bei Ausführung der Reparatur die Taxe einer Nachprüfung unterzogen und eine neue Taxe aufzumachen sein.

Im übrigen ist es Sache der beauftragten Experten bezw. Sachverständigen, den Schaden festzustellen und die Taxe unter Berücksichtigung des ganzen Umfanges des Schadens aufzumachen.

Eröffnung des Königsberger neuen Hafens.

Von Dr. jur. Lothar Winarski, Königsberg Pr.

Am 13. Juni 1924 ist der neue Industrie- und Handelshafen Königsbergs feierlich eröffnet worden. Zahlreiche Vertreter von Behörden und Gäste aus dem Reich waren hierzu erschienen. Sie wurden auf 8 Dampfern zum Hafen befördert, wo der Spitzendampfer „Natur" unter Klängen der Musik die Flaggenseile durchschnitt, welche über die Einfahrten der Hafenbecken 3, 4 und 5 gelegt waren. Somit sind diese dem öffentlichen Verkehr feierlich übergeben und wird diese Einweihung hoffentlich ein Merkstein in der Entwicklungsgeschichte der Hafenstadt sein. In der Lagerhalle des Hafenbeckens 5 hielt der Erbauer des Hafens, Stadtbaurat Kutschke, einen Vortrag über die Entwicklung der bisherigen Hafenanlagen. Er schilderte, wie sie unter ungeheuren Schwierigkeiten entstanden sind. Nach jahrelangen Vorarbeiten wurde ihr Bau 1914, zu Beginn des Weltkriegs, in Angriff genommen. Zeitweise befanden sie sich im Stillstand. Finanzielle Hindernisse besonders stellten die Ausführung des Baues schon oft in Frage, ebenso Streiks, Aussperrungen, die Materialbeschaffung, der sehr ungünstige Wiesen-Baugrund, und die Erwägung verschiedener Gegner des Hafenbauprojekts, daß Königsberg bei seiner vom Reich und von Rußland abgeschnürten Lage keine Aussicht habe, eine aussichtsreiche Konkurrenz mit den nicht mehr reichsdeutschen Häfen Danzig und Memel zu bilden. Trotz aller dieser Schwierigkeiten gelang es doch, die Hafenbecken 3, 4 und 5 soweit fertigzustellen, daß sie jetzt benutzt werden können. Viele weitere Arbeiten harren ihrer Fortführung, u. a. auch die weitere Vertiefung des Seekanals, der Königsberg mit der See verbindet, auf 8 m. Dies soll in den nächsten 5—6 Jahren durchgeführt werden. Die Hauptbinnenschiffahrtsstraße Königsbergs, die Wasserstraße Pregel—Memel, ist noch sehr verbesserungsbedürftig. Am dringlichsten ist der Ausbau der Gilge, ferner die Frage, ob das Hafenbecken 3 als Freihafen oder nur als Zollausschlußgebiet in Betrieb genommen werden soll. In Anbetracht der Konkurrenz der „ausländischen" Häfen Danzig und Memel und der Vorposten- und Ausnahmestellung Königsberg ist es für die Stadt eine Lebensnotwendigkeit, daß das Becken 3 Freihafen wird und die Stadt das diesbezügliche Privileg erhält.

Oberbürgermeister Dr. Lohmeyer nahm den Hafen in treue Obhut der Stadt und betonte u. a., daß es für den ostpreußischen Osten notwendig sei, auch den Kanalbau zu fördern. Es fehlt noch immer die brauchbare Pregelwasserstraße nach Memel, und sehr wünschenswert wäre es, wenn die Arbeiten am Masurischen Kanal wieder aufgenommen werden würden. Jedenfalls harren hier im Osten eine Fülle wichtiger Aufgaben.

Und mit Recht. Die Anlage eines größen, modernen Hafens, wie ihn Königsberg erhalten hat, erheischt mit dringender Notwendigkeit, daß die Wasserzufahrtstraßen ausgebaut werden. Dann erst würde auch der Binnenschiffahrt im Osten ein größeres Betätigungsfeld gegeben sein, würde der neue Königsberger Hafen seinen Zweck recht erfüllen. Die bisher bestehenden Binnenwasserstraßen sind unzulänglich. Gerade die Verkehrswege nach dem Osten, nach Rußland, sind es, die in ihrem jetzigen Zustande das Haupthindernis eines geregelten Verkehrs über Königsberg bilden. Hoffentlich ist die Zeit nicht fern, wo man auch an der Beseitigung dieser Hindernisse eifriger arbeitet, zum Wohle der deutschen Wirtschaft, die auf die Zufuhren aus dem Osten sehr angewiesen ist.

---

32. Hauptversammlung des Bayer. Kanal- und Schiffahrtsvereins.

Neue Zeiten — neue Aufgaben, Bedrängnis der deutschen Wirtschaft — ungebrochener Mut der schöpferischen Volkskräfte, unter diesem Zeichen stand die 32. Hauptversammlung des Bayerischen Kanalvereins, der in den Jahren einer glücklichen, rastlos weiterstrebenden Kulturentwicklung Deutschlands die Grundlagen erarbeitete, auf denen heute, in harter Not, der Selbserhaltungswille und ein unbeugsamer Unternehmungsgeist einen neuen Wirtschaftsbau errichten will. Dies kam zu ernstem Ausdruck in den Begrüßungsworten des Vereinsvorsitzenden, Oberbürgermeisters Herrn Dr. Luppe (Nürnberg), des Regierungspräsidenten von Oberfranken Sr. Exz. Herrn von Strößenreuther, des Bürgermeisters der Stadt Kulmbach, Herrn Hacker, des Vorsitzenden des Handelsgremiums von Kulmbach, Kommerzienrats Herrn Meusdörfer, des Vorsitzenden des Werra-Kanalvereins, Oberbürgermeisters a. D. Herrn Dr. Becker (Minden i. W.), des Vertreters des Weserbundes Direktors Herrn Barkemeyer (Bremen), dann auch in den Hauptvorträgen, die auf der Tagesordnung standen.

Aus dem von dem Vereinsvorsitzenden Herrn Dr. Luppe erstatteten Geschäftsberichte sei hervorgehoben:

Die von dem Main-Donau-Stromverbande zugesagte und von der Rhein-Main-Donau A.G. übernommene Neuprüfung der Linienführungsfrage ist noch nicht abgeschlossen, wird aber wohl in Bälde erwartet werden dürfen. Einstweilen ist das Hauptaugenmerk auf einen raschen Fortgang des für die Finanzierung des Gesamtwerkes höchst bedeutsamen Baues im Kachlet vor Passau zu richten. Der Bau bei Viereth unweit von Bamberg hat derart gefördert werden können, daß die Inbetriebnahme des Kraftwerkes daselbst unmittelbar bevorsteht. Was die Hinwirkung des Vereins auf weitere Baumaß-

nahmen betrifft, so wird er in Fühlungnahme mit der Rhein-Main-Donau A.G. handeln.

Der Verein will es nicht versäumen, den Anschlüssen im Süden und Norden auch ferner seine Aufmerksamkeit zuzuwenden. Auf die letztes Jahr in Deggendorf beschlossene Eingabe erteilte das Staatsministerium des Innern den Bescheid, an die Regierung von Niederbayern sei in Würdigung der Eingabe die Weisung ergangen, mit den einleitenden Vorarbeiten für die Aufstellung eines Bauentwurfes betreffs der Ausnützung der unteren Isar einzusetzen. Die Wasserkraftabteilung, der die Leitung der Entwurfsaufstellung übertragen sei, werde mit dem Bayer. Kanal- und Schiffahrtsverein und dem Isarstädte-Verband jeweils rechtzeitig wegen der bestehenden Wünsche und Anregungen in Fühlung treten. Für den Südwesten des rechtsrheinischen Bayerns ist der Ausbau der Oberrheinstrecke Basel-Konstanz von erheblicher Bedeutung, ebenso die Regulierung der Bodenseewasserstände. Der Rheinschiffahrtsverband in Konstanz wird ganze Unterstützung finden, wenn er darauf dringt, daß zwischen Baden und der Schweiz die Verhandlungen wegen Aufstellung des endgültigen Planes und des verbindlichen Kostenvoranschlags zum Abschluß kommen. In Lindau soll am 22. Juni eine Tagung stattfinden, auf der der Bayer. Kanalverein vertreten sein wird. Im Norden handelt es sich um die Weser-Main-Verbindung. Genannt sei noch das Problem der Großschiffahrtsstraße Kelheim-Ulm.

Die Zwecke des Vereins auf baupolitischem Gebiete wären für sich allein schon ausreichend, um das Weiterbestehen zu rechtfertigen. Eine Fülle von fortlaufenden Arbeiten auf betriebspolitischem Gebiete kommt hinzu. Im letzten Jahre war beispielsweise auf Veranlassung des Reichsverkehrsministeriums ein Gutachten über den sehr umfangreichen Entwurf einer Schiffahrts-Polizeiverordnung für den kanalisierten Main zu erstatten. Dabei trat der von dem Verein eingesetzte Fachausschuß in Wirksamkeit. Diesen Ausschuß zu einer Besprechung am 6. Mai einzuladen, wurde durch die neuere Gestaltung der Schiffahrts-Abgaben-Verordnung für den kanalisierten Untermain, der Schleppergebührenordnung für den bayerischen Main und der Gütertarife der Reichsbahn veranlaßt. Auch über Umschlagsgebühren, Werftgebühren, Lagerplatzmieten wurde bei dieser Gelegenheit verhandelt. Mit dem fortschreitenden Aubsau der bayerischen Großschiffahrtsstraße wird solche Kleinarbeit sich mehren.

In Vertretung des am Erscheinen verhinderten Schatzmeisters berichtete der Vereinsvorsitzende auch über den Rechnungsabschluß für 1923. Der Voranschlag für 1924 wurde in Einnahmen und Ausgaben mit 7500 Mk. festgesetzt.

Nach Erledigung dieser geschäftlichen Angelegenheiten hielt Geheimer Baurat A. Contag (Berlin) einen Vortrag über die Verbindung der Weser mit dem Main. Die neue Wasserstraße beginnt bei Hann.-Münden in der Spiegelhöhe von 117 N.N. Sie steigt von da ab stufenweise im Tal der Werra aufwärts, berührt die Ortschaften Witzenhausen, Eschwege, Wanfried, Treffurt, Mihla und Creuzburg, läßt bei Hörschel einen 6 Kilometer langen Stichkanal nach Eisenach abzweigen, durchschneidet zwischen Berka und Salzungen das Kaligebiet und erreicht oberhalb Meiningen bei Ritschenhausen die Wasserscheide mit einer auf 356 N.N. liegenden Scheitelhaltung. Der Abstieg zum Donau-Main-Kanal bei Bamberg hat 113 Meter Gefälle zu überwinden. Er benutzt die Täler des Krecks, der Rodach, der Itz und des Mains und berührt die Orte Römhild, Herburg, Seßlach und Hallstadt. Die Stadt Koburg kann durch einen 23 Kilometer langen Stichkanal angeschlossen werden. Die Stadt Kassel steht mit der beschriebenen Kanallinie durch den kanalisierten Unterlauf der Fulda in Verbindung. Das Vorarbeitenamt hatte auch eine Wahllinie über Kassel die Fulda aufwärts mit Durchbrechung der Wasserscheide bei Bebra untersucht. Diese Linie hat sich aber als weniger wirtschaftlich erwiesen. Außerdem hat das Vorarbeitenamt festgestellt, daß die früher geplante Durchbrechung der Wasserscheide zwischen Weser und Main mittels eines 9 Kilometer langen Tunnels sich weniger empfiehlt als eine Uebersteigung mit großen Schiffshebewerken.

Der Vortragende beschrieb die 285 km lange Kanalstrecke in ihren baulichen Einzelheiten und betonte, daß die Wasserversorgung der Werrastrecke samt der Scheitelhaltung durch die Anlage einer Talsperre von 47 Millionen Kubikmeter Inhalt bei Kloster Veßra unterhalb Schleusingens sichergestellt sei. Der Wasserbedarf des Mainabstieges erfordere noch eine kleinere Sperre im Tal der Itz von etwa 11 Millionen Kubikmeter Stauraum.

Nach Ausführung des beschriebenen Weser-Main-Kanals wird die tarifkilometrische Entfernung zwischen Bamberg und Bremen unter Berücksichtigung aller Gefällestufen nur 852 km sein, während sie von Bamberg über den Rhein nach Rotterdam 920 km und beim Ausbau der Mainschleife über Würzburg 1013 km betragen würde. Hiernach würde der Kanal geeignet sein, den Verkehr von Bayern und den Donauländern den deutschen Nordseehäfen zuzuführen.

Die Baukosten des ganzen Kanals mit den Talsperren und den an fast allen Gefällestufen angeordneten Kraftwerken werden nach sorgfältiger Veranschlagung auf Grund der Vorkriegspreise 325 Millionen Goldmark betragen. Die Jahreskosten sind für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals auf 20 Millionen Mark, für Unterhaltung und Betrieb auf 3,4 Millionen Mk. ermittelt. Die Wirtschaftlichkeit des Kanalunternehmens wird in erster Reihe von der Verwertung der gewonnenen Wasserkräfte abhängen. Nach Abzug der für die Entschädigung vorhandener Triebwerke und der für den Kanalbetrieb benötigten Strommenge werden jährlich 215 Millionen Kilowattstunden zum Verkauf stehen. Der Erlös hieraus, sowie aus den Schiffahrtsabgaben in Höhe von 2,7 Millionen ark dürfte genügen, um die Unterhaltungs- und Betriebskosten des ganzen Unternehmens zu decken und etwa die Hälfte des Anlagekapitals zu verzinsen und zu tilgen. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Kanalanlage ist so groß, daß eine etwaige Beteiligung des Reiches und der Länder schon durch die auf 10 Millionen Mark zu schätzende jährliche Frachtenersparnis aufgewogen wird. Mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse empfiehlt es sich, mit dem Kanalbau schrittweise vorzugehen und zunächst die untere Werrastrecke auszubauen, deren Kraftgewinn wesentlich Ueberschüsse zugunsten des Gesamtunternehmens bringen würde.

Der Vortragende schloß mit dem Wunsche, daß der Bayerische Kanalverein den Werra-Kanalverein auch fernerhin in seinen Bestrebungen unterstützen möchte, die sich auch auf die Weserkanalisierung und den Ausbau des Donau-Main-Kanal erstrecken müßten, um die große Wasserstraße von der Nordsee bis zur Donau zu verwirklichen, von welcher der Werra-Main-Kanal nur eine Teilstrecke bildet.

Herr Dr. Ing. Carstanjen, Verwaltungsrat des Gustavsburger Werkes der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., berichtete im Anschluß an die vorherigen Ausführungen über das beim Werra-Main-Kanal einzuschaltende mechanische Hebewerk. Bei Ritschenhausen wäre eine Steigerung von 62 m zu überwinden, was, da die Geländeneigung eine nur geringe ist, durch eine Schiffseisenbahn zu bewirken wäre. Die Konstruktion ist eine bewundernswerte Leistung der Technik. Der Vortragende wußte sie an Hand von Zeichnungen auch dem Laien durchaus verständlich zu machen. Ein Wagen von entsprechenden Abmessungen trägt einen Schiffstrog. Die Radachsen des Wagens haben 10 m Länge und 4 m Durchmesser, die Räder 10 m Durchmesser und 3,5 m Dicke.

Der Wagen bewegt sich auf solid gegründeter Schienenstraße und Zahnstangen. Um die großen konzentrierten Pressungen auf die Geleise und den Untergrund zu vermindern, ruht nach den neueren Entwürfen der Wagen auf 8 Achsen mit 16 Rädern, auf die durch Wagebalken die Lasten vollkommen gleichmäßig verteilt sind. Der Vorgang besteht darin, daß der Wagen von einer Kanalhaltung zur anderen fährt. Der Höhenunterschied ist unbegrenzt.

Ueber den Antrieb ist folgendes zu sagen: Die Gewichtsübertragung von der Plattform auf die Wagen geschieht durch besonders angeordnete Druckrollen. Durch diese erfolgt auch der Antrieb mit Zahnkränzen. Ebenso kommt für die Berg- und Talbewegung des Wagens das Zahnrad zur Anwendung. Da zur Ueberwindung großer Höhenunterschiede bei Bahnneigungen von etwa 1 : 5 die Bahn eine erhebliche Länge erhält, kann von einem Ausgleich des Wagengewichtes durch Gegengewichte nicht die Rede sein; der Antrieb des Wagens bei der Bergfahrt erfordert einen nicht unerheblichen Kraftverbrauch, der indes zu etwa der Hälfte durch die bei der Talfahrt zu gewinnende Energie gedeckt werden kann. Die Einrichtung gewährt die Möglichkeit, sehr große Höhen in einem Zuge zu überwinden. Dies bedeutet Zeitersparnis für die Schiffahrt und wirkt günstig auf die Wirtschaftlichkeit der Anlage.

Oberbürgermeister a. D. Becker aus Minden i. W. nahm darauf das Wort, um darzulegen, daß bei der Weser-Main-Verbindung nur die Werra-Itz-Linie in Betracht kommen kann. Die großen Pläne, die entworfen sind für den Wasserstraßenbau, sind für den wirtschaftlichen Wiederaufbau von größter Bedeutung. Der Vereinsvorsitzende Herr Dr. Luppe sagte enge Zusammenarbeit des Bayer. Kanal-Vereins mit dem Werra-Kanal-Verein zu. Was die Führung betreffe, so seien zunächst die Hauptlinien auszuführen und hierauf erst besondere Wünsche auf weitere Anschlüsse, für die der Verein ebenfalls volles Verständnis habe, zu erfüllen. Auch für die Förderung des Verkehrs von und nach den deutschen Nordseehäfen habe der Verein ein lebhaftes Interesse.

Oberbaurat Ratz, Vorstand des Neubauamtes Bamberg, berichtete darauf über die nahezu vollendete Schleusen- und Kraftwerkanlage bei Viereth unweit bei Bamberg. Er gab Aufschluß über die Anlage im allgemeinen, über die geologischen Untergrundverhältnisse und über die drei Hauptbauwerke der Staustufe: die Kammerschleuse, das Walzenwehr und die Kraftanlage. Die Schleusenanlage besteht aus einem 300 m langen, zweischiffigen Oberkanal, der Schleusenkammer mit 300 m Nutzlänge und 12 m Nutzbreite und einem 120 m langen Unterwasserkanal. Die Schleusenkammer ist so groß, daß in ihr ein Schleppdampfer mit drei großen Lastschiffen von 1200 bis 1500 Tonnen Platz findet. Als Verschlüsse dienen eiserne Riegelstemmtore, zur Füllung und Entleerung der Kammer Umläufe in den Häuptern. Der Verschluß der Umläufe wird im Oberhaupt durch Zylinderschützen, im Unterhaupt durch Rollkeilschützen bewirkt. Die Umläufe sind so dimensioniert, daß sie die Füllung und Entleerung der Kammer in etwa 15 Minuten ermöglichen. Die Kammermauern haben eine Fundamentbreite von 7.60 und eine Höhe über der Kammerschleuse von 9.70 m. Die Wehranlage hat zwei Oeffnungen von je 30 m Lichtweite. Die beiden Wehröffnungen werden durch die Walzen abgeschlossen, die 80 Zentimeter unter dem normalen Stauspiegel abgesenkt werden können. Die Antriebe der beiden Walzen, die elektrisch und von Hand bewegt werden können, sind auf dem 5 m breiten Mittelpfeiler vereinigt. Bei elektrischem Kraftbetrieb sind für 1 m Walzenweg 10 Minuten erforderlich. Bei Handantrieb wird die 20fache Zeit benötigt. Zwischen Oberhaupt und Landpfeiler ist ein Fischpaß mit 30 Zentimeter Treppengefälle und eine Kahnaufschleppvorrichtung angeordnet, die zum Verbringen der Fischernachen vom Ober- zum Unterwasser und umgekehrt dient. Das Wehrgefälle von 6 m wird durch drei Propellerturbinen mit stehender Welle ausgenutzt, die imstande sind, maximal je 34 Kubikmeter zu schlucken und hierdurch 2000 PS. erzeugen. Die mittlere Jahresleistung wird 2650 PS, die Höchstleistung 4440 PS. die Geringleistung bei Wasserklemme 1240 PS. betragen. Die durchschnittliche Jahresleistung des Werkes beträgt rund 18 Millionen Kilowattstunden. Der erzeugte Strom wird über das Netz des oberfränkischen Ueberlandwerkes den Leitungen des Bayernwerkes zugeführt und gelangt auf diesen an das Großkraftwerk Franken in Nürnberg. Das Werk wird im September d. J. in Betrieb kommen.

Die anregenden und klärenden Verhandlungen schloß der Vorsitzende mit warmen Dankesworten für die Vortragenden. Am 15. Juni wurde von etwa der Hälfte der Teilnehmer — es waren 60 Mitglieder erschienen — der Staustufenbau bei Viereth unter Führung der leitenden Ingenieure besichtigt. Die Anlage ist ein Zeugnis von der außerordentlichen Leistungsfähigkeit der bayerischen Tiefbaukunst und des damit neuerdings verbundenen Kraftwerkbaues. Mit einem belehrenden, genußreichen Rundgange durch Bamberg unter Führung des als Kunstkenner und Erläuterer hervorragenden Stadtbaurats Herrn Schmitz fand die Tagung einen würdig-edlen Abschluß.

Geschäftliche Mitteilungen

Abgeschlossen am 13. Juli 1924.

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Das Reichsverkehrsministerium und die Zeitschrift für deutsche Binnenschiffahrt. Der Reichsverkehrsminister hat, nachdem er schon am 9. 6. 24 in einem Schreiben an unseren Zentralverein seiner Freude über das Wiedererscheinen der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" Ausdruck gegeben und die Förderung desselben in Aussicht gestellt hatte, nunmehr im Reichsverkehrsblatt 1924 Abt. B vom 27. 6. 24 folgenden Erlaß bekanntgegeben:

„Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

Berlin, den 9. Juni 1924.

Die Zeitschrift für Binnenschiffahrt (Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a — Hansa 2744) —) erscheint wieder. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt teilt mir mit, daß er beabsichtigt, im Zusammenarbeiten mit seiner aus Sachverständigen bestehenden literarischen Kommission die Zeitschrift so auszubauen, daß sie das führende Organ für Wasserstraßen- und Binnenschiffahrtswesen Europas wird.

Ich begrüße diese Bestrebungen und weise die für die Reichswasserstraßenverwaltung tätigen Reichs- und Länderbehörden auf die in der Zeitschrift gebotene Möglichkeit hin, Bekanntmachungen und verkehrswirtschaftliche Nachrichten zur Kenntnis der Binnenschiffahrttreibenden zu bringen.

Kosten dürfen durch die Veröffentlichungen im allgemeinen nicht entstehen.

Der Reichsverkehrsminister.
In Vertretung: Dr. Krohne."

Personalnachrichten. Das in weitesten Kreisen als Inhaber der Kohlenfirma Caesar Wollheim bekannte Mitglied unseres Zentralvereins, Herr Geheimer Kommerzienrat Eduard Arnhold, Berlin, konnte am 10. Juni seinen 75. Geburtstag begehen.

Die Technische Hochschule in Danzig hat unserem korrespondierenden Mitglied, dem Professor an der Technischen

Hochschule in Charlottenburg, Geheimrat Oswald Flamm, in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung des deutschen Handelsschiffbaues die Würde eines Dr.-ing ehrenhalber verliehen. Professor Dr. ing. h. c. Flamm war von 1909—1922 Vorsitzender des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 6, Seite 140 d. Z. f. B.) neu beigetreten:

Körperschaftsmitglieder: Verband deutscher Schrottbetriebe, Düsseldorf, Deichstr. 22—24.

Carl J. Busch & Co., G. m. b. H., Berlin W 62, Kurfürstenstr. 105.

Einzelmitglieder: A. Busch, Berlin W 62, Kurfürstenstr. 105.

Carl Busch, Berlin W 62, Kurfürstenstr. 105.

Dr. Ludwig Seiermann, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a.

Todesfälle. Am Sonntag, den 29. Juni 1924, verschied nach langer schwerer Krankheit in Freiburg im Alter von erst 49 Jahren der Vorsitzende des Reichsverbandes des deutschen Tiefbaugewerbes, Herr Ingenieur Dr. Max Krause-Reymer, Major d. L., Ehrensenator der technischen Hochschule in Stuttgart, Ritter pp. Der Verstorbene gehörte unserem Zentralverein seit über 15 Jahren an und hat an dessen Arbeiten stets mit regstem Interesse Anteil genommen. Der Reichsverband des deutschen Tiefbaugewerbes erleidet durch den Tod des auf der Höhe des Schaffens Stehenden einen Verlust, der schwer zu ersetzen sein wird.

Am 19. Juni 1924 verschied der Vorsitzende der Emschergenossenschaft in Essen sowie des Vereins für Wasserversorgung und Abwässerbeseitigung E. V., Berlin-Dahlem, Herr Polizeipräsident und Landrat a. D. Gerstein. Die Unternehmungen, die diesem hervorragenden Manne ihr Dasein verdanken, erleiden durch dessen Tod einen unersetzlichen schmerzlichen Verlust.

Das geschäftsführende Präsidialmitglied des Deutschen Industrie- und Handelstages, Herr Dr. Otto Brandt, ist am 24. Juni 1924 plötzlich nach kurzem schweren Leiden verschieden. Wir betrauern mit dem Deutschen Industrie- und Handelstag den Tod von Herrn Dr. Brandt, der seit dem Jahre 1922 auch unserem Zentralverein als Mitglied angehörte.

---

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Zollverschluß. Wir haben in Erfahrung gebracht, daß das Hauptzollamt Magdeburg die Verwendung von Notverschlüssen in der Binnenschiffahrt bei Beförderung von zollpflichtigen Gütern nur bis 7. 7. 24 gestattet hat, daß also nach diesem Zeipunkte alle in Frage kommenden Fahrzeuge mit einem zollamtlich abgenommenen Zollverschluß versehen sein müssen. Diese Bestimmung ist natürlich in dieser kurzen Frist technisch gar nicht durchzuführen, abgesehen von den großen, unter den heutigen Verhältnissen ungemein drückenden Kosten, welche die dadurch bedingte Abänderung der Ausrüstung einer großen Anzahl von Schiffen mit sich bringen würde.

Der Reichsausschuß ist mit einem ausführlich begründeten Antrage beim Reichsfinanzministerium vorstellig geworden und hat verlangt, daß auch in Zukunft bis auf weiteres die Beförderung von zollpflichtigen Gütern in solchen Kähnen, die nur mit Notverschluß versehen sind, zugelassen wird. Wie wir erfahren, steht das Reichsfinanzministerium dem Antrage des Reichsausschusses wohlwollend und verständnisvoll gegenüber und hat das Landesfinanzamt Magdeburg um sofortige Stellungnahme zu der Eingabe des Reichsausschusses gebeten. Es dürfte daher zu erwarten sein, daß wir mit einem baldigen Erfolge unserer Bemühungen rechnen können.

Anwendung von Handelsschiffnormen im Flußschiffbau. Der Handelsschiffnormen-Ausschuß (H. N. A.), der den Zweck verfolgt, durch vereinfachte Konstruktion und rationelle Herstellung der Einzelheiten unter Wahrung des Prinzips guter und gediegener Ausführung die Schiffsbauten zu verbilligen, und der, was den Bau von Seeschiffen anbelangt, bereits sehr gute Erfolge gezeitigt hat, ist an uns mit der Bitte herangetreten, auch die Binnenschiffahrt für die Handelsschiffnormen zu interessieren.

Die Normung im Flußschiffbau ist vom H. N. A. derart gedacht, daß die H. N. A.-Normen, soweit sie sich im Flußschiffbau verwenden lassen, ohne weiteres übernommen werden. Im Anschluß hieran würden dann größere Flußschiffswerften die weiteren Normen für den Flußschiffbau, wie es bereits im Handelsschiffbau üblich ist, ausarbeiten. Es müßten die erforderlichen Ausschüsse gebildet werden, welche die ausgearbeiteten Normen durchberaten. Die Geschäftsführung würde voraussichtlich der Germania-Lloyd, Hamburg, übernehmen, um gleichzeitig die Verbindung zwischen dem H. N. A. und dem Ausschuß des Flußschiffbaues aufrecht zu erhalten. Durch diese Maßnahmen werden den Flußschiffswerften nur die Kosten der einmaligen Ausarbeitung der Normen entstehen. Sonstige Kosten sind damit nicht weiter verbunden.

Alle Beratungen zur Normung im Flußschiffbau würden von der Geschäftsführung eingeleitet, die erforderlichen Sitzungen durch sie anberaumt, kurz alles in die Wege geleitet werden, um die Normung zu fördern.

Um die Normung im Flußschiffbau möglichst bald herbeizuführen, schlägt der H.N. A. vor, in nächster Zeit eine Besprechung zwischen den Flußschiffreedereien stattfinden zu lassen (evtl. in Magdeburg), in der dann der Geschäftsführer des H. N. A. weitere Aufklärungen geben würde.

Der Reichsausschuß hat die ihm angeschlossenen Körperschaften gebeten, zu dieser Frage der Normung im Flußschiffbau eingehend Stellung zu nehmen.

---

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Rhein.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg.

Wasserumschlagstarife. In Verfolg des Antrags des Vereins vom 10. Mai d. J. an die Reichsbahndirektion Köln betr. Wasserumschlagstarife fand am 18. Juni eine Besprechung zwischen der Reichbahndirektion Köln und der Tarifkommission des Vereins über diese Frage statt. Zunächst legten die Vertreter des Kohlenkontors Weyhenmeyer & Co., Mülheim-Ruhr, und des Rheinischen Braunkohlensyndikats, Köln, mit eingehender Begründung dar, daß der neue Ausnahmetarif für Ruhrkohle und Rheinbraunkohle den Wünschen der Beteiligten noch nicht in vollem Umfange entspricht und daß man sich vorbehalte, Anträge auf Erweiterung des neuen Tarifs im Umfange der vom Kohlenkontor Mülheim-Ruhr im Januar 1922 beantragten Relation zu stellen.

Nach eingehender Aussprache über die Einführung von Wasserumschlagstarifen zum Ausgleich für bestehende Seehafenausnahmetarife und für andere Güter stellte sich die Reichsbahndirektion Köln auf den Stand-

punkt, daß die Einführung von Wasserumschlagstarifen hauptsächlich für die Oberrheinhäfen und nicht für die Niederrheinhäfen in Frage komme. Sie sei auf Grund der Ausführungen der Beteiligten bereit, über Einzelanträge auf Einführung von Wasserumschlagstarifen mit dem Verein zu verhandeln.

Der Verein hat daraufhin die ihm angeschlossenen Handelskammern des gesamten Rheingebiets gebeten, für ihren Bezirk im Benehmen mit den Industrie-, Schiffahrts- und Speditionskreisen eingehende Anträge auf Einführung von Wasserumschlagstarifen zu formulieren und sie dem Verein einzureichen, der sie dann gesammelt der Reichsbahndirektion Köln weitergeben und mit dieser darüber verhandeln wird.

Behinderungen des Rheinverkehrs. Besprechung mit der Rheinlandkommission, Koblenz. Veranlaßt durch die Eingabe des Vereins vom 11. Juni 1924 betr. Behinderungen des Rheinverkehrs (vergl. Heft 22—26 vom 14. 6. 1924, Seite 154 der Zeitschrift „Der Rhein" fand am 25. Juni in Koblenz eine Besprechung mit der Rheinlandkommission unter der Leitung des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses der Rheinlandkommission statt. Es ist zu hoffen, daß als Ergebnis der Aussprache binnen kurzem wesentliche Erleichterungen eintreten werden.

Beförderung von Kriegsmaterial. Der deutsche Unterdelegierte bei der S. C. I. N. C. zu Duisburg-Ruhrort teilt uns folgendes Schreiben des Präsidenten der S. C. I. N. C. in Duisburg-Ruhrort mit:

„Ich gestatte mir, Ihnen zu Ihrer Orientierung Abschrift einer Dienstnote, die mir zuging, zu übersenden und bitte, deren Inhalt zur Kenntnis der Rheinschiffahrttreibenden zu bringen:

„Ich beehre mich, zu Ihrer Kenntnis zu bringen, daß die Interalliierte Militärkontrollkommission durch Verfügung Nr. 161 vom 13 Mai 1924 bestimmt hat, daß das Schmalspur-Eisenbahnmaterial, ebenso Automobile und Lastkraftwagen, die nicht für militärische Zwecke gebaut oder ausgestattet sind, nicht mehr als Kriegsmaterial angesehen werden."

Allgemeiner Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt Duisburg.

Neue Lohnforderungen zum 1. Juli 1924. Der Deutsche Verkehrsbund hat beim Verband die Erhöhung einer Reihe von Nebenvergütungen sowie eine allgemeine Lohnerhöhung von 20 % gefordert. Wir haben diese Forderung schriftlich unter dem Hinweis darauf, daß das allgemeine Preisniveau sich in den letzten 6 Wochen, wie die Reichsindexziffern zeigen, erheblich gesenkt hat und daß die augenblicklich geltenden Löhne erst Ende Mai d. J. nach langwierigen sechstägigen Verhandlungen vereinbart worden sind, abgelehnt. Außerdem verbiete die schwierige finanzielle Lage der Rheinschiffahrtsbetriebe die Vornahme von Lohnerhöhungen.

Märkische Wasserstraßen.

Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen, E. V., Berlin.

Vereinfachung der Stundungsabrechnung am Oder-Spree-Kanal (vergl. auch Zeitschrift für Binnenschiffahrt Jahrg. 1924, S. 144). Vom 1. Juli 1924 ab errechnet auf dem Oder-Spree-Kanal Wernsdorf die Abgaben für alle Fahrzeuge in der Richtung nach Berlin, Fürstenberg a. O. für alle Fahrzeuge in der Richtung zur Oder.

Sperre im Malzer Kanal. Von Montag, den 7. Juli d. J. ab wird, wie uns das Staatl. Wasserbauamt Zehdenick berichtet, die Haltung des Malzer Kanals zwischen den Schleusen Malz und Sachsenhausen etwa 2 Wochen gesperrt. Der Schiffsverkehr wird durch den Hohenzollernkanal geleitet.

Stundungsverfahren. Zwischen der Regierung als Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen, Potsdam, und der Vaterländischen Kredit-Versicherungs-Aktiengesellschaft, Berlin, wurde ein Kreditversicherungsvertrag abgeschlossen, wonach letztere Stundungen von Schiffahrtsabgaben, welche die Regierung einräumt, gegen Zahlungsverzug und Zahlungsunfähigkeit in Deckung nimmt, soweit dies von den Stundungsnehmern beantragt wird. Dadurch wird die Sicherstellung der Stundung durch einzelne Bürgschaften und Wertpapierdepots ersetzt.

Umwandlung der Anschlußstelle Berlin-Westhafen in eine Tarifstation. Die Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G. hatte die Industrie- und Handelskammer Berlin gebeten, dafür einzutreten, daß der seit dem Vorjahre in Betrieb befindliche Westhafen mit einer besonderen Tarifstation ausgerüstet werde. Die Kammer hat diesem Wunsche im allgemeinen Verkehrsinteresse entsprechen und eine ausführlich begründete Eingabe an die Reichsbahndirektion gerichtet, worauf folgender Bescheid erteilt wurde:

„Wir stehen der Einrichtung einer Tarifstation Westhafen durchaus wohlwollend gegenüber, zumal der Osthafen auch Tarifstation ist. Der Hamburg-Lehrter Güterbahnhof aber, der den Westhafen zu bedienen hat, ist nur beschränkt leistungsfähig; deshalb ist schon vor Jahren mit dem Magistrat Berlin der sogenannte Westhafenbauvertrag geschlossen worden. Die anläßlich der Einführung des Westhafenanschlusses vorgesehenen Ergänzungen des Hamburg-Lehrter Güterbahnhofs sind aber nur teilweise ausgeführt. Die Stadt Berlin weigert sich, ihre Verpflichtung zur Leistung des Kostenbeitrags anzuerkennen, obwohl wir ihr durch Schreiben vom 22. September 1923 — Nr. 44 V 6797 — an das Tiefbauamt eingehend die Nichtberechtigung dieser Weigerung dargetan haben. Solange diese Frage aber nicht geklärt ist, können wir leider der Frage der Errichtung einer Tarifstation nicht näher treten, da die Leistungsfähigkeit des Hamburg-Lehrter Güterbahnhofs der Entwicklung des Westhafens angepaßt sein muß. Es genügt uns, wenn der Magistrat seine Verpflichtung anerkennt; die Ergänzungsbauten brauchen erst ausgeführt zu werden, sobald wir sie für notwendig halten."

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 8. Juli. Bei vollschiffigem Wasser vollzog sich die Oderschiffahrt ohne wesentliche Störungen. Das Umschlagsverkehr in Cosel-Hafen ist im Anfang der Berichtszeit etwas zurückgeblieben, was zum Teil auf die Pfingstfeiertage zurückzuführen ist. Wiederholte Niederschläge im Quellgebiet haben den Strom auch in der letzten Juniwoche vollschiffig gehalten. Im Bergverkehr war eine etwas größere Leerbewegung zu beobachten, da die Erzeingänge in Stettin in letzter Zeit etwas nachgelassen haben. Für die nächsten Wochen werden jedoch wieder mehrere Seedampfer in Stettin erwartet. Hamburg ist für Bergladung nach der Oder nach wie vor still, neuerdings

auch nach Berlin abgeschwächt. Es ist dringend zu wünschen, daß zur Belebung des Kohlenumschlages, zur besseren Beschäftigung der Oderschiffahrt — z. Zt. warten 413 Kähne in Cosel-Hafen auf Ladung — und zur Ausnützung des guten Wassers, die Kohlenumschlagtarife endlich von der Reichsbahn zur Einführung gelangen.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 10. Juli. Die Verkehrslage auf den märkischen Wasserstraßen hat sich im Berichtsmonat gegenüber dem Monat Mai wenig verändert. Man kann, wenn man die einzelnen Verkehrsrelationen betrachtet, bei dem zurzeit günstigen Wasserstande die allgemeine Verkehrslage nicht als befriedigend bezeichnen. Wenn es in dem letzten Verkehrsbericht heißt, daß die Geschäftslage der Schiffahrttreibenden auf den märkischen Wasserstraßen infolge der steigenden Kreditnot weiter erschwert worden ist, so gilt das in jeder Beziehung auch heute, ja heute noch mehr. Die Frachten sind stark gedrückt. Auch der Eilverkehr läßt immer mehr nach, ebenso vor allem der Getreide- und Mehltransport von Hamburg. Die allgemeine wirtschaftliche Depression, hervorgerufen hauptsächlich durch die ungeheuere Kreditnot, macht sich eben immer mehr auch im Verkehrsgewerbe geltend.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Juli. In den Dortmunder Häfen sind im Juni angekommen: 434 beladene Schiffe mit zus. 260 078 Tonnen und 102 leere Schiffe. Abgegangen sind 40 beladene Schiffe mit zusammen 18 293 Tonnen und 413 leere Schiffe. Die Ladung der angekommenen Schiffe bestand zum größten Teil aus Erz, während die ausgehenden Schiffe meistens Kohlen beförderten. Im Monat Juni wurden aus den Zechenhäfen abgeschleppt: zum Rhein 666 Kähne, nach Osten 229. Den Zechenhäfen wurden zugeführt: vom Rhein 677 Kähne, vom Osten 404.

Emden, 7. Juli. Im Monat Juni sind in Emden angekommen: Erz aus dem Ausland: 151 451 t mit 28 Dampfern, Kohlen von England: 41 791 t mit 17 Dampfern; Holz von Rußland: 743 t mit 1 Dampfer, Zucker von Hamburg: 210 t mit 1 Seeleichter, Schrot von Hamburg: 930 t mit 2 Seeleichtern. Leer liefen 23 Seeleichter und Dampfer von zusammen 10 591 Reg.-T. ein. Ausgehend wurden verladen: 14 846 t Kohlen mit 14 Seeleichtern und Dampfern, 3652 t Briketts mit 5 Dampfern und Seeleichtern, 1031 t Koks mit 2 Dampfern und Seeleichtern, 1290 t Getreide mit 3 Seeleichtern und Dampfern, 2474 t Eisen mit 5 Seeleichtern, 1150 t Schrot mit 1 Dampfer. Leer verließen 51 Dampfer und Seeleicher von zusammen 82 408 Reg.-T. den Hafen. Sowohl im Bergverkehr nach der Oberweser, wie nach den Kanälen ließ das Angebot sehr zu wünschen übrig. Es wurden größere Mengen Getreide, auch englische Kohle nach Weserstationen verladen. Vielfach mußten die Kähne auch leer zu Berg geschleppt werden. Talwärts wurden Steine, Kali usw. von der Oberweser verladen. Vom Ruhrgebiet wurden größere Mengen Kohlen nach Ober- und Unterweser verladen. Der Wasserstand der Weser geht zurück.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Regensburg, 5. Juli. Der Verkehr auf dem Obermain hat sich infolge des anhaltend guten Wasserstandes lebhafter entwickelt. Insbesondere gelangten ab Bamberg größere Mengen Schleifholz, Grubenholz und Kapselscherben zur Verschiffung. Ferner sind aus dem Donau-Main-Kanal mehrere Schiffe mit Transitgütern von Regensburg kommend, in Bamberg eingetroffen, wie überhaupt der Verkehr auf dem Donau-Main-Kanal zugenommen hat. Auf der Donau konnte sich der Talverkehr bisher noch nicht recht entwickeln. Der Zulauf von Ausfuhrgütern war im Gegensatz zur vorjährigen Schiffahrtsperiode bisher nicht von Bedeutung. Belangreicher war der Verkehr Donauaufwärts, wobei in der Hauptsache größere Mengen Langholz, sowie Schleifholz angekommen sind.

Frankfurt a. M., 8. Juli. Im Anfange des Monats Juni machte sich der erst Ende Mai beigelegte Bergarbeiterstreik stark fühlbar. Es kamen nur vereinzelte Schiffe mit Brennstoffen an. In der 2. Junihälfte nahm der Verkehr wesentlich zu. Der Wasserstand war durchweg günstig. Im Westhafen ist der Schiffsverkehr, der im Vormonat sehr lebhaft war, wesentlich zurückgegangen. Die Ursache dürfte in der bestehenden Geldknappheit und der dadurch hervorgerufenen Absatzstockung zu suchen sein. Die Umschlagsvorrichtungen im Osthafen waren im Monatsanfang durch die Streckung des Schiffsverkehrs größtenteils untätig. Im Ost- und Westhafen sind im Berichtsmonat angekommen 198 Fahrzeuge mit 71 177 t Ladung und abgegangen 57 Fahrzeuge mit 18 454 t Ladung.

Rhein.

Bericht über die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Juni 1924.

Durch den Bergarbeiterstreik gestaltete sich die Lage der Rheinschiffahrt als auch die der Spedition sehr ungünstig. Infolge des durch den Streik bedingten starken Ausfalls an Kohlenverschiffungen war die Nachfrage nach Schiffsraum und Schleppkraft hierfür äußerst gering. Die weitere Folge davon war, daß auch die großen Hütten, und Eisenwerke durch Kohlenmangel ihre Betriebe so stark einschränken mußten, daß ihre Produktion und ihr Schiffsversand entsprechend nachließen. Nach Beendigung des Bergarbeiterstreiks haben die Kohlenverladungen zunächst nur sehr langsam wieder aufgenommen werden können. Dem außerordentlich starken Angebot von Schiffsraum und Schleppkraft stand nur geringe Nachfrage gegenüber. Die Kohlenverfrachtungen sind gegenüber dem Vormonat um ein Bedeutendes zurückgegangen, wozu die katastrophale Kreditnot auch das ihrige beiträgt. Hand in Hand mit der allgemein verminderten Kaufkraft und Kauflust erfolgt ein Zusammenschrumpfen der Verfrachtungen, und zwar nicht nur hinsichtlich der Kohle, sondern auch in bezug auf alle anderen Güter. Ein großer Teil des von den Partikulierschiffern angebotenen Kahnraumes blieb unbeschäftigt. Die Schlepplöhne besonders nach dem Oberrhein waren derart niedrig, daß von einer Rentabilität nicht gesprochen werden kann. In der zweiten Monatshälfte Juni haben sich die Zufuhren von Kohle etwas verstärkt. Jedoch ließen die Zufuhren von den Seehäfen, Rotterdam oder Antwerpen viel zu wünschen übrig. Außer den Erztransporten für den Niederrhein handelte es sich um Getreide- und englische Kohlentransporte. Die Frachtenlage war daher sehr gedrückt. Die Zechen-Reedereifirmen hatten für ihre Transporte eigenen Schiffsraum genug zur Verfügung, sodaß fremder Schiffsraum wenig oder garnicht gechartert wurde. In Tagesmieten wurden keine Kähne mehr gechartert, vielmehr erfolgt die Charterung in Tonnenfracht, und zwar wurde auf Basis Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim 1 Mk. pro Tonne notiert und ab Kanalhäfen 0.20 Mk. Zuschlag. Die Notierung in Tonnenfracht gestatten dem Verfrachter wieder, genau zu kalkulieren, was bei Tagesmieten nicht der Fall war.

Bei der geringen Beschäftigung waren die Schlepplöhne ebenfalls sehr gedrückt. Es wurde 1.20 Mk. pro Tonne nach Mannheim gezahlt, womit nur die modernen Boote ihre Unkosten decken konnten. Ein nennenswerter Verdienst ist dabei keineswegs einbegriffen.

Der Wasserstand in Ruhrort bewegte sich in abwechselnd auf- und absteigender Linie zwischen etwa 2,55 m und 3,9 m.

In der Kanalschiffahrt ist die Verfrachtung von Kohle ebenfalls stark zurückgegangen, namentlich soweit sie für die Wasserkante und für den Osten bestimmt ist. Die billigen englischen Kohlen machen der Ruhrkohle dort starke Konkurrenz dagegen sind die Erzzufuhren in Emden nach wie vor außerordentlich stark; dadurch werden die Reedereien gezwungen, fortgesetzt leeren Kahnraum aus dem Ruhrrevier nach Emden zu verfügen. Solange der Kanalschiffahrt durch eine Herabsetzung der immer noch hohen Kanalabgaben nicht wiederum genügend Kohlenmengen zugeführt werden, wird die Wettbewerbsfähigkeit der Kanalschiffahrt gegenüber der Eisenbahn stark beeinträchtigt, wie überhaupt die außerordentliche Höhe der Abgaben auf dem Rhein-Herne-Kanal sowie in den Duisburg-Ruhrorter Häfen die Rheinschiffahrt erheblich belastet. (Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Verschiedene Mitteilungen.

Tagung des Fachausschusses des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtsvereins am 6. Mai 1924 in Nürnberg. Die dem Fachausschuß angehörigen Vertreter der Schiffahrts-A.-G. Bayerischer Lloyd in Regensburg, der Speditions-Schiffahrts-A.-G. Bavaria in Bamberg-Frankfurt a. M., der Donau-Main-Rhein-Schiffahrts-A.-G. Demerag in Nürnberg und der Mainschiffahrts-Genossenschaft in Aschaffenburg traten am 6. Mai im Nürnberger Rathause unter Vorsitz des Schiffahrtsdirektors Herrn H. Röschlein zu einer wichtigen Besprechung zusammen, an der auch Vertreter der Stadträte von Nürnberg, Fürth, Regensburg und Bamberg sowie der Handelskammern von Nürnberg und Würzburg teilnahmen. Das Staatsministerium für Handel, Gewerbe und Industrie war durch den Regierungsrat Herrn Dr. Zehler vertreten, der außerordentlich wertvolle Aufschlüsse und Richtlinien bei Behandlung der erörterten Fragen bot. Diese betrafen sowohl den Main-Rhein- als auch den Donauverkehr. Die jüngst erfolgte namhafte Erhöhung der Kettenschleppgebühren wurde namentlich für den Main von Würzburg aufwärts nach Kitzingen, Schweinfurt und Bamberg als untragbar nachgewiesen. Der Friedenstarif sollte die Grundlage für die Gebührenbemessung bilden. Von allen Strömen des Reiches sind allein die Weser und der Main rein deutsch geblieben; der Main muß als brauchbares Instrument für die Förderung des deutschen Wirtschaftslebens erhalten bleiben. In Ansehung dessen, daß die Reichsbahn unter den Einfluß der Entente zu kommen droht, sollte die Mainkettenverwaltung so schnell als möglich aus dem Reichsverbande herausgebracht und einem bayerischen Staatsministerium zugeteilt werden. Demnächst soll im Reichsverkehrsministerium eine Sachreferenten-Besprechung stattfinden, wozu der Kanal- und Schiffahrtsverein auf Wunsch ausgiebiges Beurteilungsmaterial zur Verfügung stellen wird. Auch Schiffahrtsabgaben auf dem kanalisierten Untermain Mainz-Aschaffenburg sind weit überspannt und behindern die Weiterentwicklung des Aschaffenburger Hafenverkehrs. Es muß die Gleichstellung mit jedem anderen deutschen Stromgebiete und die Freistellung der Transitgüter von der Abgabe verlangt werden. Das Reichsverkehrsministerium hat mündliche Verhandlung über den Entwurf eines neuen Abgabentarifs zugesagt, aber vorherige schriftliche Aeußerung erbeten. Das Handelsministerium wünscht dafür eine Reihe von Aufschlüssen die der Verein erteilen wird. Die Bildung von 6 Tarifklassen wird als zweckmäßig anerkannt. Die Werftgebühren in Aschaffenburg und namentlich in Frankfurt a. M. bedürfen ebenfalls einer erleichternden Neuregelung, wobei die gänzliche Befreiung für Transitgüter in Aussicht zu nehmen ist. Die Platzmieten in Aschaffenburg sollten auf die Sätze wie sie in Regensburg erhoben werden, herabgesetzt und die Umschlagsgebühren in Würzburg und Bamberg auf die in Aschaffenburg geltenden ermäßigt werden. Unerläßlich ist die Erstellung von Umschlagstarifen der Reichsbahn für die Main- und Donauhäfen. Regensburg hat schon einige Zugeständnisse erreicht, die aber nicht genügen; die Mainhäfen sind noch ganz unberücksichtigt geblieben. Die Durchzugstarife von trockener zu trockener Grenze schädigen die Binnenhäfen in unleidlicher Weise. Die tschechische Holz- und Porzellanindustrie kann an das Ausland billiger liefern als die bayerische. Den Exporttarifen von deutschen Stationen nach den Seehäfen, die an sich erwünscht sind, sollten Umschlagstarife für Binnenhäfen entsprechen. Auch die Main-Donau-Umschlagstarife, wie sie früher bestanden, müßten wieder eingeführt werden. Der Kanal- und Schiffahrtsverein wurde beauftragt, bei den maßgebenden Instanzen des Reiches und des Landes vorstellig zu werden. Dies wird geschehen im Benehmen mit dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt. Für weitere Ermöglichung des Zusammenarbeitens mit diesem Ausschusse, der außerordentlich rege ist, wurden die erforderlichen Mittel bewilligt. (Freie Donau Nr. 10 Seite 128.)

Reichswasserstraßengesetz. Im Reichstag wurde durch Müller (Franken) und Genossen folgender Antrag eingebracht:

„Der Reichstag wolle beschließen, die Reichsregierung zu ersuchen, dem Reichstag alsbald den Entwurf eines Reichswasserstraßengesetzes vorzulegen.“

Binnenumschlagstarife. Auf einen Antrag, Binnenumschlagstarife einzuführen, hat die deutsche Reichsbahnverwaltung am 21. 6. dem Ausschuß der Spediteurverbände folgenden Bescheid erteilt:

„Auf die von verschiedenen Seiten ergangenen Anregungen wegen Schaffung von Binnenumschlagstarifen und Gewährung von Frachtermäßigungen für den Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr über die Donauumschlagsplätze Regensburg, Deggendorf und Passau sind Untersuchungen darüber eingeleitet worden, inwieweit diesen Anregungen entsprochen werden kann. Für den Umschlagsverkehr von Kohlen von den Rhein- und Mainumschlagsplätzen ist bereits mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab ein Ausnahmetarif (Nr. 6 u) eingeführt. Im übrigen schweben die Verhandlungen noch.“

Holland gegen die deutschen Seehafenausnahmetarife. Wie das „Handelsblad“ vernimmt, sind die Verhandlungen zwischen den niederländischen Eisenbahnen und der deutschen Reichseisenbahnverwaltung über die Sondertarife der deutschen Eisenbahnen erfolglos verlaufen. Das niederländische Außenministerium werde jetzt weitere Schritte unternehmen, um auch den niederländischen Häfen die Vorteile der deutschen Güter-Vorzugstarife zu sichern. Es dürfte in der Absicht des niederländischen Außenministeriums liegen, die Reichsregierung auf die Kredite hinzuweisen, welche die Niederlande der deutschen Industrie gewährt haben und zugleich Maßnahmen zu ergreifen, diese Kredite abzuschneiden, falls Deutschland nicht bereit ist, die systematische Bevorzugung der deutschen Nordseehäfen aufzuheben.

Einführung der 5-t-Fracht im Seehafenausnahmetarif 35. Den verschiedenen Anträgen des Eisen- und Stahlwarenindustriebundes in Elberfeld ist jetzt stattgegeben worden. Der Ausnahmetarif 35 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, sowie Eisenbahnfahrzeuge ist durch Frachtsätze für 5 Tonnen ergänzt worden. Durch Aenderung der Anwendungsbestimmungen wird er jetzt auch auf den Sammelladungsverkehr ausgedehnt.

Verkehrausstellung Köln 1926. Wie der Verkehrsverein Köln mitteilt, hat ein vorbereitender Ausschuß beschlossen, im Jahre 1926 in Köln eine Verkehrsausstellung und eine verkehrswissenschaftliche Woche abzuhalten. An der Vorbereitung zu den Veranstaltungen sind die Stadt Köln, das Institut für Verkehrswissenschaft, die Industrie- und Handelskammer sowie die Fachkreise beteiligt.

Binnenschiffahrtsausstellung Basel 1926. Wie wir erfahren, hat der Regierungsrat der Stadt Basel beschlossen, im Jahre 1926, wenn der Rheinhafen Basel-Kleinhüningen fertiggestellt ist und auch das projektierte Mustermessegebäude zur Verfügung stehen wird, eine internationale Ausstellung für Binnnenschiffahrt, Wasserbau- und Wasserkraftgewinnung in Basel zu veranstalten.

Der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen und in den wichtigsten Binnenhäfen stellte sich 1923 wie folgt dar: Es betrug der Güterverkehr in der Ankunft:

in Hamburg	2,5	Mill. t
in Duisburg	2,2	„ „
in Berlin	1 7	„ „
in Mannheim-Ludwigshafen	0,880	„ „
in Stettin-Swinemünde	0,742	„ „
an der Schleuse von Münster	0,708	„ „
in Kosel	0,486	„ „
an der Schleuse von Hermelingen (Weser)	0,408	„ „
in Frankfurt a. Main	0 288	„ „
in Hannover und Umgegend	0,253	„ „
in Königsberg	0,265	„ „
in Breslau	0,155	„ „
in den Emsstädten	0,093	„ „
in Karlsruhe	0,048	„ „

Aus dem Auslande kamen über Emmerich 4 Mill t, über Schandau 287 000 t. 1922 waren über Emmerich 8,9 Mill. t gekommen. Der Abgang von Gütern in der Binnenschiffahrt betrug 1923 bei Hamburg 2,2 Mill. t, bei Duisburg 1,6, bei Kosel 1,2; nach dem Ausland bei Emmerich 6,8, bei Schandau 0,7 Mill. t. In der Richtung nach Berlin durch die Schleuse von Hohensanten auf der Oder 531 000 t, von Fürstenberg auf der Oder 1 164 000 t, von Brandenburg 1 154 000 t. Durch Berlin gingen 1 173 000 t.

Der Streit um die Kleinwasserzuschläge. Eine Schiffahrts-A.-G. in Münster hatte im September 1919 vom Kalisyndikat vertraglich die Verschiffung von 5000 Tonnen losen Kainit von Linden und Misburg nach Rotterdam übernommen und einen Teil der Verschiffung von Duisburg-Ruhrort nach Rotterdam der Hansa Transport und Handels G. m. b. H. in Duisburg-Ruhrort übertragen. Die Hansa G. m. b. H. hält sich nunmehr für berechtigt, außer den gezahlten Frachten noch die sogenannten Kleinwasserzuschläge nach Maßgabe der Frachten und Sätze im Rundschreiben der Rhein-Reedereien vom 12. September 1919 beanspruchen zu können. Sie hat deshalb Klage gegen die Schiffahrts-Gesellschaft erhoben und Zahlung von 2295 holländischen Gulden begehrt. Das Landgericht Hannover wies die Klage ab, das Oberlandesgericht Celle erklärte die Ansprüche der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt. Vom Reichsgericht ist jetzt das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden, weil der Sachverhalt, der zur Zahlung der Kleinwasserzuschläge verpflichten könnte, nicht genügend aufgeklärt worden ist.

(R.W.Z. Nr. 434.)

Von der ostdeutschen Binnenschiffahrt. Ueber die Oderschiffahrt 1923 berichtet der Schiffahrtsverein zu Breslau in einem ausführlichen Jahresbericht, daß infolge der Wasserknappheit, der Entwertung der Währung und des allgemeinen Niederganges der deutschen Wirtschaft und vor allen Dingen infolge der Schiffsabgabe an die Tschechoslowakei und Polen das Jahr 1923 zu den traurigsten in der ganzen Geschichte der Oderschiffahrt gehört. Die Oderregulierungsarbeiten sind an zahlreichen Stellen durch Baggerung, Durchstiche, Leitwerke und Uferdeckwerke fortgeführt worden.

Schiffsfrachten für die Oder. Die vom Frachtenausschuß für die Oder festgesetzten Schiffsfrachten betragen in Goldmark je t (excl. aller Nebenkosten als Umschlag, Zollabfertigung. Assekuranz, Kippgebühr) vom 31. 5. bis 27. 6.:

Grundfracht für ganze Kahnladungen

von	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderh.	
nach	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin	Berlin	Stettin
Oberspree	4,30	3,80	5,95	5,45	6,60	6,10
Unterspree	4,70		6,35		7,—	

(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.)

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein. Zu den obigen Grundfrachten tritt ein Zuschlag von 10 % bei einer Beladung unter 1,40 m, 20 % unter 1,30 m, 30 % unter 1 20 m, 40 % unter 1,10 m, 50 % unter 1,00 m.

Vertiefung des Elbe-Fahrwassers. Das Fahrwasser der Elbe, für dessen notwendige Verbesserung das Reichsgesetz vom 24. November 1918 Mittel ausgeworfen hat, soll auf 1,25 m Mindestfahrwassertiefe und von der Saalemündung aufwärts 1,10 m, bezogen auf den niedrigsten Wasserstand von 1914, vertieft werden. Die Regulierungsbauten bestehen unterhalb der Havelmündung in der Festlegung des von einem Ufer zum anderen wechselnden Talweges, und zwar durch den Bau von neuen Buhnen, Kopfschwellen und Leitwerken. Bei Magdeburg soll, da die Stromelbe durch Felsen behindert ist und bei starkem Lokalverkehr der Erhöhung des Verkehrs nach Anschluß des Mittellandkanals nicht mehr genügt, ein 9 km langer Umgehungskanal gebaut werden.

10 Jahre Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin. Der Hohenzollernkanal, der am 17. Juni 1914 in Gegenwart des Kaisers dem Verkehr übergeben wurde, und der die Reichshauptstadt mit dem Meere verbindet hat in den letzten Tagen das 1. Dezennium seines Betriebes vollendet.

Der Bauplan des Mittellandkanals. In der Tagespresse sind in der letzten Zeit Mitteilungen erschienen, daß der Bau des Mittellandkanals durch eine Aktiengesellschaft unter Führung des Vereins zur Förderung des Weser-Elbe-Kanals in Aussicht genommen sei, daß aber der Ersparnis halber die im Entwurf des Reichsverkehrsministeriums vorgesehene Kanalbrücke über die Elbe fortfallen soll. Zu diesen Nachrichten wurde von maßgebender Stelle erklärt, daß beim Bau des Mittellandkanals nicht beabsichtigt werde, die Kanalbrücke über die Elbe fallen zu lassen. Der Zeitpunkt, wann mit dem Bau begonnen werden kann, steht allerdings noch nicht fest, und er wird davon abhängen, ob und wann ausländisches Kapital dafür gewonnen wird, da weder das Reich noch die beteiligten Länder die erforderlichen Barmittel bereitstellen können.

Die Emdener Hafenerweiterungen. Die wegen Erweiterungen der Emdener Hafenanlagen seit mehreren Monaten gepflogenen Verhandlungen zwischen der preußischen Regierung einerseits und der Stadt Emden, sowie den Handels-, Industrie- und Schiffahrtskreisen andererseits sind nun zu einem glücklichen Ende geführt worden. Man ist übereingekommen, gemeinsam eine Emdener Kai- und Lagerhaus-A.-G. mit einem Kapital von einstweilen 4½ Millionen Mark zu gründen. Der Zweck dieser Gesellschaft soll sein, zunächst einmal diejenigen Bauten am Emdener Hafen auszuführen, für die schon genaue Pläne und Kostenanschläge vorliegen und die keinen Aufschub vertragen, wenn Emden gegenüber Rotterdam wettbewerbsfähig bleiben soll. Es handelt sich dabei um Folgendes: Die allgemeine Umstellung von Handarbeit auf Maschinenarbeit zur besseren Ausnutzung der in die Fabrikate und Verkehrsanlagen gesteckten ungeheuren Werte und zur Verbilligung der Erzeugnisse zwingt die Umschlagshäfen zur weiteren Aufstellung leistungsfähiger Verladegeräte, um die Seedampfer und Kanalschiffe schneller zu entlöschen und zu beladen und ihren Aufenthalt in den Häfen möglichst abzukürzen. Diese von Rotterdam rechtzeitig erkannte Möglichkeit und Notwendigkeit, der Rechnung zu tragen die Holländer schon begonnen haben, erfordert in Emden vor allem den sofortigen weiteren Ausbau des Erzkais am neuen Binnenhafen. Hier soll die 280 m lange Erz-Kaimauer um 480 m, also auf 760 m, verlängert und mit weiteren fünf Demag-Verladebrücken für Erz und Kohle, sowie vier Eisenverladebrücken zum Umschlag von Eisen aller Art, Holz und nötigenfalls auf Kohle und Erz ausgestattet werden. Die Tragfähigkeit der neuen Demag-Brücken soll auf 15 Tonnen, die Hubegeschwindigkeit auf 70 m in der Minute erhöht werden, sodaß eine erheblich größere Leistungsfähigkeit als diejenige der vorhandenen vier Verladebrücken erzielt werden und Emden in bezug auf den für den Dortmund—Ems-Kanalverkehr so überaus wichtigen Erzumschlag nicht hinter Rotterdam zurückstehen wird. Besondere Eisenverladebrücken fehlten in Emden bisher ganz. Die jetzt geplanten vier Brücken sollen fahrbare Drehlaufkräne mit 6.5 Tonnen Tragkraft bei 22 m Ausladung erhalten. Die Ausleger können auf 16 m eingezogen werden und tragen alsdann neun Tonnen. Sie werden den in Rotterdam aufgestellten überlegen sein. Als Stromart für die neuen Verlade-Brücken ist Einphasenstrom vorgesehen, der aus dem Drehstromnetz des Ueberlandwerks Siemens-Schuckert in Kiesmoor entnommen werden kann. Außer den Bauten der Kaimauern und der Verladebrücken ist für dieses und nächstes Jahr geplant, daß die Hafenbahn erweitert und mit so leistungsfähigen Verwiegeeinrichtungen ausgestattet werden soll, daß in 24 Stunden etwa 12 000 Tonnen Güter auf die Eisenbahn umgeschlagen werden können. Sodann soll zwischen der neuen Seeschleuse und dem Erz- und Eisenkai eine Wohnkolonie für die Betriebsleiter und einen Teil der Belegschaft der Anlagen gebaut werden. Zu diesen hauptsächlichsten Bauten kommen noch eine Anzahl Nebenanlagen. Man will die Herstellung möglichst beschleunigen, um erstens auch nicht vorübergehend gegen Rotterdam in der Konkurrenzfähigkeit zurückzustehen und zweitens der Arbeitslosigkeit in möglichst weitem Umfange abzuhelfen. Die erwähnte „Emdener Kai- und Lagerhaus-A.-G.“, deren Gründung bevorsteht, wird die geplanten Neuanlagen nicht nur erbauen, sondern nach Fertigstellung auch in Verwaltung und Betrieb nehmen. Sie wird sich außerdem einverleiben in die im Vorjahr gegründete „Emdener Hafenumschlagsgesellschaft G. m. b. H.“, an welcher der preußische Staat mit 51 Prozent beteiligt ist. Für später ist eine weitere Ausdehnung der neuen Gesellschaft in Aussicht genommen, derartig, daß diese schließlich die Verwaltung und den Betrieb des ganzen Emdener Hafens übernimmt, mit Ausnahme der Hafenbahn, deren Betrieb die Reichsbahnverwaltung behalten dürfte. Es braucht nicht besonders betont zu werden, daß die Stadt Emden, die mit dem Hafen steht und fällt, den glücklichen Ausgang der Verhandlungen mit hoher Freude begrüßt.

(„Die freie Donau“ v. 1. Juni 1924.)

Englisches Kapital in der Donauschiffahrt. Auf Grund der Friedensverträge mußten die österreichischen und ungarischen Schiffahrtsgesellschaften der Donau ebenso wie auch die deutschen Schiffahrtsgesellschaften der Donau und des Rheins einen großen Teil ihres Schiffsparks abliefern und um den Verkehr aufrechterhalten zu können, ausländisches Kapital in Anspruch nehmen. Dies geschah in hohem Grade, wie eine soeben angefertigte Statistik beweist. Nach ihr befinden sich 50 Prozent der Aktien der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts A.-G., 25 Prozent der Aktien der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und 100 Prozent der Aktien der süddeutschen Donauschiffahrtsgesellschaft in englischen Händen. Wenn letztere auch noch unter deutscher Flagge fährt, so ist doch die Leitung der Gesellschaft bereits vollkommen englisch. (Rhein- u. Ruhrztg. Nr. 264.)

Durchfuhrverkehr durch die Kölner Zone. Uns wird geschrieben: Seit dem 15. Mai hat eine Neuregelung des Verkehrs durch die Kölner Zone stattgefunden, wodurch in der Berechnung der Fracht für Sendungen vom Regiebetriebe durch die Kölner Zone nach dem Regiebetriebe eine erhebliche Verteuerung gegenüber dem bisherigen Zustand entstanden ist. Die Handelskammer und der Arbeitsausschuß für Eisenbahnfragen, dessen Geschäftsführung in der Handelskammer zu Essen liegt, haben sofort die nötigen Schritte getan, um diese für die gesamte Wirtschaft sehr bedeutende Frage so zu regeln, daß eine Schädigung der Wirtschaft nicht in Frage kommt. Insbesondere wird auch die Kohlenindustrie, die ohnehin durch die Frachtverhältnisse in Absatzschwierigkeiten geraten ist, durch diese Frachtverteuerung noch mehr geschädigt. Der Reichsminister für die besetzten Gebiete und der Preußische Minister für Handel und Gewerbe sind von der Sachlage in Kenntnis gesetzt und gebeten worden, ihren Einfluß geltend zu machen, um dem jetzigen unhaltbaren Zustande ein Ende zu bereiten. Außerdem ist auch der Wirtschaftsausschuß für die besetzten Gebiete zu einem baldigen Eingreifen veranlaßt worden. Wie wir außerdem hören, hat sich auch die Micum bereits mit der Sache befaßt, sodaß wohl anzunehmen ist, daß die maßgebenden Kreise umgehendst eine Aenderung des Uebereinkommens vom 15. Mai herbeiführen werden.

Wie die Frachtverteuerung wirkt, zeigen folgende Beispiele:

1. Die Fracht für 15 Tonnen Kohlen von Gelsenkirchen nach Koblenz betrug vor der Regelung frfr. 443.90

   Bei der heutigen Regelung beträgt die Fracht:

   a) Regiebetrieb bis Uebergang Kölner Zone frfr. 178.20
   b) Reichsbahnfracht durch die Kölner Zone „ 173.60
   c) Regiefracht jenseits der Kölner Zone „ 247.40 „ 599.20

   Es ergibt sich also eine Mehrbelastung von frfr. 155.30

2. Vor Inkrafttreten der neuen Bestimmungen betrug die 10-To.-Fracht für Maschinen und Maschinenteile der Klasse A nach dem 15-To.-Satz dieser Klasse von Essen nach Koblenz (163 km) frfr. 920.50

Heute wird für die Strecke die Fracht wie folgt berechnet:

a) von Essen nach Düsseldorf (42 km) Regiefracht frfr. 312.50
b) von Düsseldorf nach Wahn (41 km) umgerechnete Reichsbahnfracht „ 400.50
c) von Wahn nach Koblenz (82 km) Regiefracht „ 528.50 „ 1241.50

Es ergibt sich also eine Mehrbelastung von frfr. 321.—

Firmennachrichten.

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Nach dem Geschäftsbericht beträgt der rechnerische Ueberschuß 749 203 Bill. Mk. Nach der Bilanz stehen Dampferflotte, Fahrzeuge und Neubauten mit 638 927, Schuldner mit 1 000 293 Bill. Mk. zu Buch, demgegenüber Gläubiger mit 734 438 Bill. Mk. In dem Geschäftsbericht wird ausgeführt, daß unter Berücksichtigung der im verflossenen Jahre eingetretenen Verwicklungen die erzielten Ergebnisse als zufriedenstellend zu betrachten seien. Der Kajüt- und Auswandererverkehr war lebhaft, der Frachtverkehr litt unter großem Wettbewerb. Die Aussichten für das laufende Jahr sind ungewiß. Der Schiffahrtsmarkt leide im allgemeinen unter einem Ueberangebot von Schiffsraum. Erschwerender für die deutschen Reedereien sei aber die Gepflogenheit ausländischer Regierungen, deren Reedereien in zunehmendem Maße Subventionen zu gewähren. Die deutschen Reedereien müßten in Zukunft auf tatkräftige Unterstützung von seiten aller an der Schiffahrt interessierten deutschen Wirtschaftskreise rechnen, um dem Wettbewerb erfolgreich begegnen zu können.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. Im Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr 1923 heißt es u. a.: „Durch die unzulängliche Beschäftigung aus dem Einfuhrgeschäft ergab sich wiederholt die Notwendigkeit von umfangreichen Leerbewegungen zwecks Deckung des erforderlichen Kahnraumes an den oberen Plätzen für die Ausfuhrgüter. Im eigenen Frachtgeschäft beförderten wir folgende Gütermengen: bergwärts 341 485 t, talwärts 466 192 t, zusammen 807 477 t; außerdem im Schleppgeschäft 843 205 t. Die tonnenkilometrische Leistung betrug: 822,0 Millionen Tonnenkilometer gegen 876,4 Millionen Tonnenkilometer im Vorjahre, demnach 54,4 Millionen Tonnenkilometer weniger. Für die abgegebenen Betriebsmittel der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sind im abgelaufenen Geschäftsjahr gebaut und in Betrieb genommen worden: 11 Elbeschiffe, 5 Schuten, 2 Radschleppdampfer. Der Stand der Betriebsmittel war am 31. Dezember 1923: 25 Radschleppdampfer, 8 Eildampfer, 17 Kettendampfer, 16 Schraubendampfer und Barkassen, 8 Motorboote, 15 schwimmende Kräne und Winden, 34 feststehende Dampf-, Hand- und elektrische Kräne und Winden, 241 Elbeschiffe, 79 Schuten, 10 Lager-, Werkstätten- und Anlegeschiffe. Die Tragfähigkeit der Eilfrachtdampfer und Elbeschiffe beträgt 167 000 Tonnen. Der Rechnungsabschluß für den 31. Dezember 1923 weist einen Reingewinn auf von 332 374 Bill. Mk. Wir schlagen vor, diesen auf neue Rechnung vorzutragen. Die 1916 abgeschlossene Elbe-Schiffahrts-Vereinigung, an der die hauptsächlichsten Elbeschiffahrtsunternehmungen beteiligt waren, hat mit Ablauf des Betriebsjahres ihr Ende erreicht, nachdem sich trotz wiederholter gemeinsamer Erwägungen eine Grundlage für eine Verständigung nicht hat finden lassen. Im neuen Geschäftsjahr, in dem der Betrieb nach mehr als dreimonatigem Widerstand erst Anfang April aufgenommen werden konnte, haben sich die Beschäftigungsverhältnisse im Ausfuhrverkehr befriedigend angelassen, während sie in der Einfuhr bisher als unzureichend bezeichnet werden müssen."

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Köln. In der Hauptversammlung vom 21. Juni vertraten 8 Aktionäre 7374 Stimmen. Die Versammlung genehmigte ohne Aussprache die Papiermark-Bilanz, die mit einem Reingewinn von 11 993 Bill. Mk. schließt und erteilte der Verwaltung Entlastung. Der Reingewinn wird auf neue Rechnung vorgetragen. Sodann wurde die Goldmark-Eröffnungsbilanz zum 1. 1. 24 vorgelegt. Dieselbe schließt in Aktiva und Passiva mit 1 621 488 Mk. ab, wobei das Aktienkapital auf 1 400 000 Mark umgestellt ist. Die alten Aktien von 1200 Mk. sollen auf 280 Mark herabgesetzt werden. Ferner sollen Goldmarkaktien à 20 Mk. geschaffen werden. Der Aufsichtsrat wurde ermächtigt, hinsichtlich der Einteilung der Aktien und der Frage, ob und inwieweit Namensaktien in Inhaberaktien umgewandelt werden, die Entscheidung zu treffen. Es gelangten einige Satzungsänderungen zur Annahme. Die feste Vergütung für den Aufsichtsrat wurde auf 12 000 Mk. p. a. festgesetzt, und zwar mit rückwirkender Kraft für 1923. An Stelle des verstorbenen Hugo Stinnes wurde dessen Sohn, Hugo Stinnes jr., Hamburg, neu in den Aufsichtsrat gewählt. Die Verwaltung teilte mit, daß die Verhältnisse bei der Gesellschaft solide seien. Es bestehe Hoffnung, daß man den Aktionären wieder eine Dividende geben könne. In der kurzen Zeit, in der der Betrieb wieder im Gange sei, seien die Verhältnisse befriedigend gewesen.

Rhein-Main-Donau-A.-G. in München. Dem Bericht des Vorstandes über das 2. Geschäftsjahr 1923 entnehmen wir folgendes: Auf Grund des Beschlusses der außerordentlichen Generalversammlung vom 14. März 1923 wurde das Grundkapital der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft durch Ausgabe von 1 200 000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien von je 1000 Mk. auf 2 100 000 000 Mk. erhöht, die neuen Aktien wurden vom Deutschen Reiche, Bayern, Preußen und Baden übernommen und voll einbezahlt. Zur Verstärkung der für die Bauten zur Verfügung stehenden Mittel wurde von der Generalversammlung die Ausgabe weiterer Schuldverschreibungen beschlossen; auf Grund dieser Ermächtigung wurde im Laufe des Geschäftsjahres zunächst eine 5proz. Goldanleihe in drei Emissionen vom April, Juli und Oktober ausgegeben, die einen Betrag von insgesamt 7 505 988 Goldmark einbrachte; ferner wurden entsprechend den Vereinbarungen bei Ausgabe der Goldanleihe vom Deutschen Reich und Bayern zwei wertbeständige Darlehen im Gesamtbetrage von 2 261 450,38 Goldmark der Gesellschaft zu günstigen Bedingungen gewährt. Die Verpflichtungen der Gesellschaft an diesem letzteren Darlehen stehen im Rang hinter den Vorzugsaktien. Endlich wurde im November und Dezember 1923 bei der Bank für wertbeständige Anlagen in Berlin ein wertbeständiges 5proz. Darlehen von insgesamt 2 900 386,03 Goldmark aufgenommen. Die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft hat die Bauten an der Donau und am Main während des Geschäftsjahres mit vollstem Nachdruck betrieben, außerdem die Entwürfe für die Durchführung der Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau insbesondere auf den Strecken zwischen Aschaffenburg und Würzburg, Bamberg, Nürnberg weiter ausgearbeitet, und die vom Main-Donau-Stromverband überkommene Aufgabe, die Linienführung zwischen Nürnberg und der Donau noch eingehend zu untersuchen, nach Möglichkeit gefördert. Im einzelnen ist über den Stand der Bauarbeiten folgendes zu bemerken: Die Bauarbeiten der Kachletstufe bei Passau sind in vollem Gange. Die Anlage am Kachlet dürfte anfangs 1927 in Betrieb kommen. Das Werk wird etwa 250 Millionen Kilowattstunden erzeugen. Der Strom wird durch die mit der Großkraftwerk Franken A.-G. Nürnberg abgeschlossene Bntriebsgemeinschaft günstig verwertet werden. Die Schleuse, das Wehr und der Kraftwerksbau der Staustufe Viereth bei Bamberg sind im wesentlichen fertiggestellt. Die Anlage Viereth dürfte im September 1924 in Betrieb gesetzt werden können. Der erzeugte Strom wird unter Benützung der Bayernwerkseinrichtungen in der Hauptsache nach Nürnberg übertragen. Hierbei wird die Wasserkraft voll ausgenützt werden. Im Kraftwerk Untere Mainmühle in Würzburg wurde die erste Turbine im April und die zweite Turbine im Juni 1923 in Betrieb gesetzt. Der Strom wird über die Kreiselektrizitätsversorgung Unterfranken in der Hauptsache an das städtische Elektrizitätswerk Würzburg geliefert. Die Wasserkraftleistung wird dauernd voll ausgenützt. Die Ziffern der Bilanz geben wegen der gewaltigen Unterschiede der Kaufkraft der deutschen Währung in den verschiedenen Zeitabschnitten des Geschäftsjahres kein einigermaßen zutreffendes Bild über den Stand des Unternehmens, weshalb dieser Bilanz nur formelle Bedeutung zukommt. Als Vorsitzender des Aufsichtsrates wurde im April 1924 an Stelle des ausgeschiedenen Herrn Staatssekretär Dr. Kirschstein Herr Staatssekretär Dr. Krohne im Reichsverkehrsministerium durch schriftliche Abstimmung gewählt. Weiter wurden in der diesjährigen Generalversammlung an Stelle der ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder Ministerialdirektor Dr. Ottmann, Präsident Scharner und Ministerialrat Dr. Lenzmann, sämtlich in Berlin, die Herren Ministerialdirektor Gärs im Reichsverkehrsministerium, Ministerialdirektor Jacques vom preußischen Handelsministerium in den Aufsichtsrat gewählt.

Tschechoslowakische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Am 14. Mai 1924 wurde in Pressburg die Tschechoslowakische Donau - Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet, mit einem Kapital von 70 Millionen tschechischen Kronen (in 70 000 Stück Prioritäts- und 105 Stammaktien). Zum Präsidenten der Gesellschaft wurde der Oberdirektor der Böhmischen Industriebahn, Nowotny, gewählt. Während 70 % der Prioritätsaktien von einer Bankengruppe übernommen wurden, übernahm der Staat die Stammaktien und den Rest der Prioritätsaktien und brachte hierfür den ihm vom amerikanischen Schiedsrichter Heines am 2. August 1921 zugesprochenen Schiffspark und die Hafenanlagen in die Gesellschaft ein.

Bücherschau.

Im **Industrieverlag Spaeth & Linde,** Fachbuchhandlung für Steuerliteratur, Berlin C 2, sind erschienen:

1. Die Goldmarkeröffnungsbilanz. Ein Führer mit praktischen Beispielen und Erläuterungen der Goldbilanzverordnung nebst einer Darstellung eines Musterfalls und einem Anhang: Goldbilanz und Steuern. Von Dr. Pick und K. Schlör, Regierungsräten im Reichsfinanzministerium. — Preis: gebunden 6.— Goldmark. — 238 Seiten. 1924. — Das Buch bietet eine gemeinverständliche systematische Abhandlung der schwierigen Materie der Bilanzumstellung auf Goldmark. Ein besonderer Abschnitt ist der schwierigen Arbeit der Umstellung der obligationsähnlichen Vorzugsaktien, Mehrstimmrechtsaktien, Schutzstamm- und Verwertungsaktien gewidmet. An Hand eines praktisch durchgeführten

Beispieles werden die bei der Umstellung dieser Gesellschaften erforderlichen Maßnahmen dem Leser anschaulich näher gebracht und eingehend erläutert.

2. Umstellung von Aktien, Geschäftanteilen und Genußscheinen. Von Dr. Güldenagel, Rechstanwalt, Elberfeld. Preis 1.80 Goldmark. 58 Seiten. — 1924. — In fünf Abschnitten werden die wichtigsten Fragen des Umstellungsrechts der Aktien, Geschäftsanteile und Genußscheine behandelt, wie die Umstellung der obligationenähnlichen Aktien, der mehrstimmigen Vorzugsaktien, der Vorrats-, Schutz- und der für Versicherungsgesellschaften so wichtigen Viertelaktien, sowie der Genußscheine, alles an Hand von Beispielen In dem Abschnitt über die Genußscheine ist die Umstellung einer Anzahl von Genußscheinen bedeutender Werke, z. B. der Kölsch-Fölzer-Werke A.-G. in Siegen, der Voltohm Seil- und Kabelwerke A.-G. in Frankfurt a. M., der Stettiner Chamottefabrik A-G. und der Rhein-Elbe-Union, besprochen.

3. Die Neuregelung der preußischen Gewerbesteuer, insbesondere die Verordnungen vom 23. und 24. November 1923 und vom 16. Februar 1924. Mit Einleitung und Erläuterungen versehen von H. Rohde, Obermagistratsrat. Berlin-Zehlendorf. Preis 3,80 Goldmark. 152 Seiten. — 1924 — Von den Abgaben, welche die Gemeinden erheben, sind die Gewerbesteuer und die Grundsteuer die bedeutendsten. Der Verfasser, der seit über 15 Jahren auf dem Gebiete des Gemeindeabgabenrechts tätig ist. bringt zu allen drei Verordnungen Erläuterungen. Er bringt außerdem einen Auszug aus dem Finanzausgleichsgesetz und dem preußischen Kommunal-Abgabengesetz, sowie die vorläufigen Richtlinien des Finanzministers vom 31. März 1923. Behandelt werden auch die Fragen der Uebergangszeit, insbesondere die zurzeit zu entrichtenden Vorauszahlungen. Bei der beträchtlichen Erhöhung, welche die Gewerbesteuer gegenüber der Zeit vor dem Kriege in allen preußischen Gemeinden erfahren hat, wird das Werk allen Kaufleuten und Gewerbetreibenden ein willkommener Führer durch das mit Recht meist als besonders schwierig bezeichnete Gebiet der Gewerbesteuer sein.

4. Die Neuregelung des Steuerstrafrechts und Steuerstrafverfahrens. Von Dr. jur. Hans Heinrich, Regierungsrat im Reichsfinanzministerium, Berlin. Zugleich Ergänzungsheft zum Handbuch des Steuerstrafrechtfl. Preis 3,— Goldmark. — 90 Seiten. — 1924. Das „Handbuch des Steuerstrafrechts" enthält sämtliche für das Steuerstrafrecht und das Steuerstrafverfahren geltenden Vorschriften der Reichsabgabenordnung und der ergänzenden Gesetze (z. B. des Strafgesetzbuches, der Strafprozeßordnung, des Gerichtsverfassungsgesetzes) mit eingehenden Erläuterungen, sowie den Text der wichtigsten Gesetze, Verordnungen und Erlasse. Es erspart umständliches und zeitraubendes Suchen der geltenden Vorschriften an den verschiedenen Stellen und ist daher ein unentbehrliches Hilfsmittel für Finanzbehörden, Gerichte, Rechtsanwälte und Steuerpflichtige.

Bestellungen nimmt entgegen die „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H. Duisburg, Haus Rhein.

Hinweis. Der Juli-Ausgabe der Zeitschrift liegt eine Beilage über die internationale Elbschiffahrtsakte bei, worauf wir unsere Leser besonders aufmerksam machen.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg; verantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 8
15. August

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

☛ Bitte wenden!

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 8
15. August

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 1,50 Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:
1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Oderschiffahrt und Wasserumschlagstarife.

Von Direktor Neuendorff, Stettin.

Wie der Osten unseres Reiches in seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seinen Bedürfnissen stets als Stiefkind behandelt worden ist und erst nach dem Weltkriege durch die Gebietsabtretung an Polen in weite Kreise die Erkenntnis von der Wichtigkeit Oberschlesiens für die deutsche Wirtschaft gedrungen ist, so gilt auch vornehmlich und in besonderem Maße von der Oderschiffahrt, daß sie für ihre Lebensfähigkeit nicht die notwendige Unterstützung gehabt hat.

Die Oderschiffahrt ist immer ein notleidendes Gewerbe gewesen, auch als der Weltkrieg gezeigt hat, daß die Binnenschiffahrt nicht nur privatwirtschaftliche Interessen erfüllt, sondern im hohen Grade auch der Volkswirtschaft dient, sodaß sie eine Beachtung ihrer besonderen Verhältnisse beanspruchen kann. Mit der Eröffnung der oberen Oder von Breslau bis Cosel im Jahre 1897 hat der Verkehr wohl einen außerordentlich starken Aufschwung genommen, doch war die Schiffahrt im Hinblick auf die Tarife der Eisenbahn immer gezwungen, mit äußerst gedrückten Frachten zu fahren. Der größte Teil der Gesamtbewegung des Oder-Verkehrs besteht aus Kohlen- und Erztransporten, welche Massenartikel auf der Eisenbahn Ausnahmetarife genießen. Diese letzteren haben es der Schiffahrt nicht ermöglicht, stets auskömmliche Frachten zu erzielen, und es ergingen schon in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts von ihr Bestrebungen, gegenüber dieser Konkurrenz der Eisenbahn einen Ausgleich zu erlangen durch die Gewährung von Umschlags- bezw. Zubringer- und Ablauftarifen.

Diese Bemühungen hatten nach langen Verhandlungen den Erfolg, daß für die Erztransporte von Stettin in dem Ausnahmetarif 7 h (später umgewandelt in 7 c) für die Oder-Binnenumschlagshäfen Vergünstigungen geschaffen wurden. Die Eisenbahn hatte damit die Notlage der Oder-Schiffahrt anerkannt, und es wurde auch die Umschlagsgebühr in Cosel-Hafen durch deren Einbeziehung in die Fracht verbilligt, wodurch die Oder-Schiffahrt in Wettbewerb treten konnte.

Bedenkt man nun, daß der Oder kaum Gütertransporte höherer Eisenbahntarifklassen zufallen, sie also nicht die Möglichkeit hat, durch bessere Frachten für hochwertige Güter die mageren Frachten für die Massenartikel wie Kohlen und Erze zu verbessern und wird ferner berücksichtigt, daß die Frachtengestaltung durch die Eigenart des Stromes, alljährlich längere Zeitperioden durch Wassermangel den Betrieb zu behindern, stark beeinträchtigt wird, so wird es einleuchten, daß die Oder-Schiffahrt ein mühseliges, notdürftiges Leben fristet.

Zur Charakteristik des Oder-Verkehrs sei auch angeführt, daß im Laufe einer Schiffahrtssaison 4 Reisen zu Tal auf der Strecke Cosel—Berlin geleistet werden und von den Rückreisen bestenfalls zwei mit Ladung. Bei dem kontinuierlich veränderlichen Wasserstand sind zwei Talreisen mit voller Beladung, eine Reise mit ⅔ und eine Reise mit ½ Ladung zu rechnen. Diese Verhältnisse bedingen, daß zu Zeiten schlechter Wasserstände sogenannte Kleinwasserzuschläge in Berechnung treten und die gegenwärtige Frachtenkonstellation ergibt, daß, sobald solche Verhältnisse eintreten, die Oder-Schiffahrt gegen den direkten Eisenbahntransport außer Wettbewerb gesetzt ist. Die Oder-Schiffahrt hat Jahre erlebt, in denen der Betrieb wegen Wassermangel bis zu 5 Monaten gänzlich ruhte, oder die Bewegung durch ungünstigen Wasserstand mehrere Monate Behinderungen, Einschränkungen

und nur teilweiser Ausnutzung der Ladefähigkeit der Fahrzeuge unterworfen war, Verhältnisse, wie sie kein anderer Strom zu erleiden hat.

Der Ruf nach Begünstigungstarifen der Oder-Schiffahrt ist daher nie verhallt. Während und nach den Kriegsjahren hat die Oder-Schiffahrt nur durchhalten können, weil zeitweilig die Transporte seitens der staatlichen Organisationen in Erkenntnis der schwierigen Lage der Schiffahrt auf deren dringende Vorstellungen zwangsweise aufs Wasser verwiesen wurden. Seit der Einführung der Staffeltarife der Eisenbahn tritt das Elend der Oder-Schiffahrt wieder in ein grelles Licht, die hohen Frachten der Zu- und Abfuhrstrecken nach und von den Umschlagsplätzen beeinträchtigen den Wettbewerb der Schiffahrt nicht nur in bezug auf Kohlen und Erze sondern auch auf die Güter der Eisenbahnklassen E und F.

Was die Kohlentransporte anbelangt, so ist die Wirkung der Eisenbahnstaffeltarife erkennbar an der Frachtenspannung, welche zwischen dem direkten Bahntransport und dem kombinierten Bahn- und Wasserwege besteht.

Es kostet jetzt ab O/S Grube pro To.	der direkte Eisenbahnbahnweg	der combin. Bahn- u. Wasserweg via Coselhafen	mithin Anreiz zu Gunsten d Wasserweg.
nach Berlin	M. 14,30	M. 10,80	25 %
„ Stettin	„ 14,40	„ 10,30	30 %
„ Magdeburg	„ 14,60	„ 14,05	4 %
„ Hamburg	„ 14,90	„ 13,85	7 %
„ Anklam	„ 14,60	„ 11,75	20 %
„ Burg	„ 14.60	„ 14,—	4 %
„ Demmin	„ 14,70	„ 12,40	16 %
„ Eberswalde	„ 14,30	„ 12,55	12 %
„ Neuruppin	„ 14,50	„ 15,90	—
„ Potsdam	„ 14,30	„ 11,60	20 %
„ Rathenow	„ 14 50	„ 12,95	10 %
„ Schönebeck	„ 14,60	„ 14,40	—
„ Stralsund	„ 14,70	„ 13,90	5 %

In der Vorkriegszeit bestand in den Relationen Berlin und Stettin der gleiche Vorteil zu Gunsten des Wasserweges wie obenstehend angeführt, bei Magdeburg betrug derselbe 23 %, bei Hamburg 36 %, das gleiche Friedensverhältnis ergab sich bei den über Berlin und Stettin hinausgelegenen Stationen. Diese Spannung mußte und muß auch jetzt bestehen, da die Wasserfracht sich noch erhöht um die Kosten des Zinsverlustes, der Qualitätsminderung, des eintretenden Mankos etc., welche mit der viel längeren Transportreise verbunden sind.

Zum richtigen Verständnis und Beurteilung der Sachlage wird angeführt, daß im Frieden in der Oder-Schiffahrt feste Frachten galten, welche das Risiko der Minderbeladung der Kähne bei ungünstigem Wasserstand einschlossen, während jetzt Grundfrachten für vollschiffige Auslastung der Kähne festgesetzt werden, die sich durch Kleinwasserzuschläge bei ungünstigem Wasserstand erhöhen. Das vorstehende Bild ist für 1924 nur nach den Grundfrachten des Wassertransportes aufgestellt, es wird also für die Schiffahrt nachteiliger, sobald ungünstige Wasserverhältnisse eintreten, da alsdann der Anreiz des Wasserweges durch die notwendigen Kleinwasserzuschläge verloren geht. So ergibt sich, daß die Transporte über Berlin und Stettin hinaus, welche früher mehr als 40 % der gesamten oberschlesischen Kohlenverfrachtungen zu Wasser ausmachten, durch die Staffeltarife der Eisenbahn dem Wasserwege zum größten Teil verloren gehen. Es ist offensichtlich, daß bei einem Frachtenunterschiede des trockenen Eisenbahnweges Oberschlesien—Berlin, gegen Oberschlesien—Hamburg von nur 60 Pfennigen pro t, die Schiffahrt auf dem ganzen Gebiet über Berlin hinaus unter keinerlei Verhältnissen leistungsfähig sein kann.

Die Eisenbahnstaffeltarife zeigen, daß die Zu- und Ablaufstrecken der Binnenumschlagshäfen jetzt viel stärker erhöht sind, als es das Verhältnis zu den weiten Strecken im Frieden ergab; der Zu- und Ablauf bei Coselhafen ist um 40 % gegen die Friedensfrachten erhöht, während die Steigerung ab oberschlesische Grube direkt nach Berlin und Stettin nur 26 %, nach Magdeburg nur 15 % beträgt, nach Hamburg ist sogar eine Erhöhung überhaupt nicht eingetreten.

Es ist hier nur das Bild des Coselner Hafens gekennzeichnet, weil dies der weitaus bedeutendste Umschlagsplatz für den Oderverkehr ist; es ist natürlich, daß sich bei den anderen Oderumschlagsplätzen Oppeln, Breslau, Maltsch etc. wegen der längeren Eisenbahn-Ab- und Zulaufstrecken das Verhältnis gegen den direkten Eisenbahnverkehr noch ungünstiger gestaltet, als dies bei Cosel der Fall ist.

In der Erzverfrachtung ab Stettin ist seit der am 1. 6. 22 erfolgten Außerkraftsetzung des Ausnahmetarifs 7 c der kombinierte Wasserweg um 15 % günstiger, als der direkte Bahntransport. Da die Industrie aber bereits den Antrag auf Wiedereinführung des Ausnahmetarifs 7 c gestellt hat, so muß die Schiffahrt besorgen, daß ihr diese für sie wichtigen Verkehrsmengen entrissen werden, welche früher nur zu unzulänglichen Frachten, die hart die Grenze der direkten Bahnfrachten streiften, für sie erreichbar waren. Es ist zunächst der Antrag gestellt, die Ablauffracht Cosel—Oberschlesische Hütte um die tarifmäßigen Coseler Umschlagsgebühren, wie es früher der Fall war, zu ermäßigen, doch besteht keine Aussicht, diese Forderung zum Erfolg zu bringen.

Für das sonstige Güterverfrachtungsgeschäft üben die Ausnahmetarife, die von der Tschecho-Slowakei zur Durchfuhr durch Deutschland bestehen, eine unheilvolle Wirkung aus; die früheren beträchtlichen Transporte, welche die Schiffahrt an Holz und Eisen ausführte, sind ihr gänzlich verloren gegangen. Bei den Güterklassen E und F hindern die Staffeltarife der Eisenbahn im direkten Bahntransport, sowie die hohen Zu- und Ablauffrachten der Umschlagshäfen, daß die Schiffahrt dieser ihr früher zugefallenen Transporte teilhaftig wird; dies äußert sich besonders, wenn die Schiffsfrachten bei ungünstigen Wasserständen durch Kleinwasserzuschläge Erhöhungen erfahren müsen. Ein Zutand, der während eines großen Teiles der Schiffahrtssaison vorhanden ist.

Es ist darum die Schaffung von verbilligten Umschlagstarifen eine Lebensnotwendigkeit für den Oderverkehr, die jetzigen Verhältnisse bedrohen das Gewerbe in äußerst schwerer Weise. Die Oder-Schiffahrt hat nicht ermangelt, ihre Existenznotwendigkeit dem Reichsverkehrsministerium gegenüber sowohl direkt, als auch durch den Reichsausschuß der Deutschen Binnenschiffahrt in Verbindung mit den Forderungen der anderen deutschen Binnenströme zu verfechten. Bisher sind nur dem Rhein Zugeständnisse gemacht worden. Im April haben in Breslau schon abschließende Verhandlungen mit Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und den zuständigen Eisenbahndirektionen stattgefunden, welche die sichere Erwartung zuließen, daß Ende April die Wünsche der Oder-Schiffahrt wenigstens teilweise Erfüllung finden würden. Eine Entscheidung ist bis heute noch nicht erfolgt und so steht die Oder-Schiffahrt angesichts der traurigen Entwicklung der Verhältnisse in Oberschlesien, und zwar der Stillegung der Hüttenwerke und der Einschränkung der Kohlenverladungen vor einer furchtbaren Katastrophe, die nur gelindert werden kann, indem die Einführung der Zubringertarife endlich zur Tat wird.

Die Bedeutung der Binnenumschlagstarife für die Elbeschiffahrt.

Von Dr. Pegel, Magdeburg.

Wenn man die Bedeutung der Binnenumschlagstarife für die Elbeschiffahrt einer sachlichen Würdigung unterziehen will, so ist es unumgänglich notwendig, zunächst einen kurzen Rückblick auf die Entwicklung der Elbeschiffahrt seit dem Kriege zu werfen.

Die Lage der Elbeschiffahrt ist auch in den früheren Zeiten vor dem Kriege, als noch gesunde Wirtschaftsverhältnisse herrschten, keineswegs eine günstige gewesen. Schon in jenen Zeitläuften hatte dieses Stromgebiet besonders stark unter dem Wettbewerb der Eisenbahn zu leiden. Die Eisenbahn war von jeher bestrebt, dem Wasserwege so viel Güter wie irgend möglich zu entziehen, weil sie in der Binnenschiffahrt nur den lästigen Mitbewerber erblickte. Diese Konkurrenz war um so eher verständlich, als die beiden großen Hauptzweige des Verkehrswesens verschiedenen Ministerien unterstellt waren. Man betrachtete das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Wasserstraße damals eben lediglich vom fiskalischen und nicht von einem volkswirtschaftlichen Standpunkt aus. Erst im Verlaufe des Krieges zeigte sich bei den Behörden Verständnis für die große volkswirtschaftliche Bedeutung des Wasserstraßenverkehrs. Eine Zeitlang schien es, als ob nun auch von seiten des Staates der Binnenschiffahrt die ihr gebührende Förderung zuteil werden sollte. Die Hoffnungen, die sich an diese Erscheinung in den Kreisen der Schiffahrttreibenden knüpfte, wurde aber recht bald und recht gründlich wieder zerstört. Die Nachkriegszeit brachte zwar die Vereinigung der Eisenbahn und der Wasserstraßen in einem Reichsministerium, sodaß man an sich erwarten konnte, daß fortan die Verteilung des Güterverkehrs auf die beiden Hauptverkehrsmittel nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten vorgenommen werden sollte; es läßt sich aber leider nicht verheimlichen, daß diese Regelung der Dinge der Schiffahrt nicht den erwarteten Nutzen, sondern die größten Schädigungen brachte. Im Reichsverkehrsministerium herrschte jahrelang das Bestreben vor, die Eisenbahntarife so niedrig wie irgend möglich zu halten. Eine solche Politik mag in vieler Hinsicht den Interessen der Volkswirtschaft gedient haben, da sie den Wiederaufbau unserer Industrie und deren Wettbewerb auf dem Weltmarkte erheblich erleichterte, andererseits darf aber dabei nicht vergessen werden, daß dieses Verfahren eine der Hauptursachen der Inflation war und dadurch wiederum der Volkswirtschaft schwere Schäden zufügte. Die Binnenschiffahrt, speziell die Elbeschiffahrt, hat unter dieser Tarifpolitik der Eisenbahn außerordentlich schwer gelitten. Besonders stark fühlbar machte sich die Konkurrenz der Eisenbahn, nachdem das Tarifsystem durch die Einführung von Staffeltarifen völlig umgestaltet wurde. Es wird von den Schiffahrtstreibenden in keiner Weise verkannt, daß das Staffeltarifsystem der deutschen Volkswirtschaft gewisse Dienste geleistet hat. Der wirtschaftliche Zusammenhalt, insbesondere der Randgebiete mit dem gesamten Vaterlande ist dadurch unzweifelhaft bedeutend fester und inniger geworden. So ist die Elbeschiffahrt nicht an sich Gegner des Staffeltarifsystems, sie verlangt nur, daß für die Schädigungen, die unvermeidlich mit diesem System für die Binnenschiffahrt verbunden sind, ein gerechter Ausgleich durch Einführung von Binnenumschlagstarifen geschaffen wird. Bekanntlich liegen bei den durch Wasserstraßen beförderten Gütern nur in den seltensten Fällen die Absendungs- und Bestimmungsorte an der Wasserstraße selbst. Meistens ist ein einoder zweimaliger Umschlag von der Bahn auf Schiff und vom Schiff auf die Bahn erforderlich. Da für die kurzen Zu- und Ablaufstrecken beim gebrochenen Verkehr nun die hohen Streckensätze des Nahverkehrs in Anwendung gelangen, so wurde die Binnenschiffahrt mit der Eisenbahn vollständig konkurrenzunfähig. Wenn die Elbeschiffahrt unter diesen Umständen nicht vollends zugrunde gegangen ist, so ist das lediglich der Tatsache mit zu verdanken, daß die Betriebsmittel der Eisenbahn nicht ausreichten, um den steigenden Güterverkehr restlos zu bewältigen. Die Elbeschiffahrt hat es sich daher seit Jahren zur Aufgabe gemacht, die Einführung von Binnenumschlagstarifen zu erreichen. Auf die Einzelheiten wird an späterer Stelle eingegangen werden.

Eine weitere Schädigung erfuhr die Elbeschiffahrt durch die Wiedereinführung der Seehafenausnahmetarife. Bekanntlich hatte man lange Zeit nach dem Kriege nicht gewagt, an diese Aufgabe heranzutreten. Erst als die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie auf dem Weltmarkte infolge des rapiden Steigens der Produktionskosten zu erliegen drohte, und als durch die Ruhrbesetzung das rheinisch-westfälische Industriegebiet infolge der Zollmaßnahmen der Besatzungsmächte den deutschen Seehäfen vollends zu entgleiten im Begriff war, hatte man zu diesem Aushilfsmittel gegriffen. Die Elbeschiffahrt weiß diese Gründe wohl zu würdigen, und ist auch in diesem Fall von Haus aus keine Gegnerin der Seehafenausnahmetarife. Sie verlangt nur in gleicher Weise wie bei den Staffeltarifen, daß für die schädigenden Wirkungen annähernd ein Ausgleich geschaffen wird, indem die Seehafenausnahmetarife auch beim Umschlag über sämtliche Elbehäfen mit angewendet werden. Schließlich haben sich noch die Transittarife, namentlich von und nach der Tschechoslowakei, als ein großer Schaden für die Elbeschiffahrt erwiesen.

Die Elbeschiffahrt wünscht daher, daß auch die Transittarife beim Umschlag über Elbehäfen zur Anwendung kommen.

Die Verhandlungen, die in dieser Angelegenheit bisher mit dem Reichsverkehrsministerium und der Reichsbahndirektion in Dresden gepflogen sind, haben leider noch zu keinem positiven Ergebnis geführt, wenn man von dem Ausnahmetarif 41 für Düngemittel absieht, der auch für die Elbehäfen Aken, Barby, Schönebeck und Magdeburg zur Anwendung gelangt. Forscht man nach den Ursachen für die lange Verzögerung in dieser wichtigen Lebensfrage der Elbeschiffahrt, so kommt man leider zu dem Ergebnis, daß von seiten der Behörden den Interessen der Elbeschiffahrt bisher nicht immer das genügende Verständnis entgegengebracht wird und folglich die Einführung von Binnenumschlagstarifen unverkennbar mit einer gewissen Absicht hinausgezögert worden ist.

Der augenblickliche gedrückte Stand der Flußfrachten an der Elbe ist noch in keiner Weise ein Beweis für die Wettbewerbsfähigkeit oder gar für das Wohlergehen der Elbeschiffahrt. Diese Erscheinung hat vielmehr ihre Ursache darin, daß durch die schädlichen Auswirkungen der Tarifpolitik der Eisenbahn eine große Menge von Kahnraum ständig beschäftigungslos ist und die Frachten dadurch niedrig hält. Weiterhin ist bei einem Vergleich der Wasserfrachten mit den Eisenbahntarifen zu beachten, daß die ersteren infolge der stetig wechselnden Wasserverhältnisse fortwährenden Schwankungen unterworfen sind. Außerdem werden dieselben durch die bei ungünstigen Wasserständen in Anwendung kommenden Niedrigwasserzuschläge noch besonders nachteilig für den Wasserverkehr beeinflußt.

Daß die Einführung von Binnenumschlagstarifen eine zwingende Notwendigkeit für die Elbeschiffahrt ist, beweisen besonders schlagend die Ziffern der Statistik:

	1913	1921	1922
Von Hamburg			
gingen ab zu Berg .	5 761 680	2 120 000	2 156 000
Dagegen kamen an zu Tal	4 649 782	1 141 000	2 177 000

In diesen Zahlen drückt sich der katastrophale Rückgang der Elbeschiffahrt aus.

Hamburgs Binnenschiffahrtsverkehr betrug im Jahre

	1913	1922
	10 408 489	4 333 000 t,
dagegen der Eisenbahnverkehr	2 065 604	2 587 000 t.

Einem Zuwachs von 25 % auf dem Schienenwege steht ein Rückgang von 55 % auf dem Wasserwege gegenüber.

Der Rückgang des Umschlagsverkehrs spiegelt sich deutlich in den amtlichen Nachweisungen des Reichsbahndirektionsbezirkes Magdeburg wieder. Ein besonders markantes Beispiel bilden die Verhältnisse von Magdeburg. Magdeburg hat demnach im Umschlagsverkehr

von Bahn zu Schiff im Jahre 1923 einen Rückgang von 65,9 %,

von Schiff zu Bahn im Jahre 1923 einen Rückgang von 77,9 %

gegenüber dem Umschlagsverkehr von 1913 zu verzeichnen. Fast genau so liegen die Verhältnisse bei den übrigen Elbehäfen. Die Ziffern dieser Häfen hier vollständig aufzuführen, würde zu weit führen. Dieselben bieten aber ein erschütterndes Bild von der geradezu trostlosen Lage der Elbeschiffahrt.

Wenn somit auch die Notwendigkeit der Binnenumschlagstarife für die Elbeschiffahrt außer allem Zweifel steht, so sind doch bei der praktischen Ausgestaltung noch mannigfache Schwierigkeiten zu überwinden, auf die kurz hingewiesen werden soll.

Eine solche schwierig zu lösende Frage ist diejenige der Endentfernung des Gültigkeitsbereiches der Binnenumschlagstarife. Die Elbeschiffahrt hat sich bisher auf den Standpunkt gestellt, daß es einer Festsetzung derselben nicht bedarf. Die Binnenumschlagstarife sind nämlich so gedacht, daß für die ersten 100 km Zu- oder Ablaufstrecke ein ermäßigter Streckensatz zur Anwendung gelangt. Von 101 km anstoßend sollen die normalen Streckensätze zur Berechnung kommen. Bei einem solchen Verfahren verdünnt sich der Einfluß der ermäßigten ersten 100 km fortschreitend. So würde beispielsweise bei 300 km Ablauf für Magdeburg die Ermäßigung in Klasse F nur noch 14 % betragen. Die Vertreter der Reichsbahn nahmen bisher den Standpunkt ein, daß eine Begrenzung des Entfernungsbereiches der Binnenumschlagsarife unbedingt erforderlich sei, um Störungen in den Wettbewerbsverhältnissen mit anderen Stromgebieten zu vermeiden. Wir sahen dafür eine Zone von 250 km als geeignet an. Bei Versorgungsstationen der Elbehäfen, die außerhalb dieser Zone liegen, sollen auch für die ersten 100 km keine ermäßigten Sätze mehr zur Anwendung gelangen. Wenn man diesem Gesichtspunkt Rechnung tragen will, so würde infolge der besonderen Verhältnisse an der Elbe die Endentfernung doch weiter liegen müssen als 250 km, denn sowohl die Stationen der Mittelelbe, besonders Aken, wie Riesa und Dresden haben Versorgungsstationen, die bis zu 500 km und weiter entfernt liegen. Auf diese weiten Entfernungen ist eine Ermäßigung selbstverständlich am notwendigsten und eine etwaige Grenze dürfte also nicht unter 300 km liegen.

Ein sehr schwieriges Problem bleibt die Frage der gleichmäßigen oder differenzierten Anwendung der Umschlagstarife auf die einzelnen Elbehäfen. Tarifarisch würde es natürlich am einfachsten sein, wenn man alle Häfen gleichmäßig behandeln könnte. Wenn also beispielsweise für den Ablauf ab Magdeburg der gleiche Streckensatz gelten würde wie ab Dresden. Ein solches Verfahren würde aber Störungen innerhalb der alteingelebten Verkehrsbeziehungen der einzelnen Häfen unausbleiblich mit sich bringen. Dieser Erwägung ist der Gedanke einer Gruppenbildung für die Binnenumschlagstarife zu verdanken. Und zwar ist die Sache so gedacht, daß die 10 in Frage kommenden Elbehäfen in drei Gruppen eingeteilt werden. Bei der ersten Gruppe, die die Häfen Magdeburg, Schönebeck, Aken, Wallwitzhafen und Barby umfassen soll, wird für die ersten 100 km Anschlußfracht der Streckensatz 301—400 km berechnet. Die zweite Gruppe umfaßt die Häfen Wittenberg, Halle und Torgau. In dieser Gruppe werden für die ersten 100 km Anschlußfracht die Streckensätze von 401—500 km zugrunde gelegt. In der dritten Gruppe mit den Häfen Riesa und Dresden sollen für die ersten 100 km Anschlußfracht die Streckensätze von 501—600 km zur Anwendung gelangen. Die Elbeschiffahrt sieht diese Gruppenbildung keineswegs als eine Ideallösung an. Dieses Verfahren bleibt immer ein etwas roher Notbehelf, da es den bestehenden Verkehrsbeziehungen nicht ganz gerecht wird. Die idealste Lösung wäre zweifellos diejenige, die jeden der 10 Umschlagsplätze individuell berücksichtigt. Ein solcher Plan war bereits ausgearbeitet und sah Magdeburg als Basis vor. Für die übrigen Plätze sollten die jeweiligen weiteren Wasserkilometer prozentual berücksichtigt werden. Aber auch bei einem solchen Vorgehen ist die Frage, welcher Streckensatz für den einzelnen Hafen in Anwendung kommen soll, noch nicht gelöst. Der Vorschlag, die hier jeweilige Entfernung des Umschlagsplatzes von Hamburg für die Wahl des Streckensatzes maßgebend sein zu lassen, sucht eine feste Grundlage zu gewinnen, trifft aber die Sache nicht ganz, denn nicht nur die Entfernung Hamburg—Umschlagsplatz, sondern auch die Entfernung Hamburg—Versorgungsplatz ist zu berücksichtigen und hier sind die Unterschiede tatsächlich viel weniger erheblich, da infolge des stark gekrümmten Elbelaufes Ost-Thüringen, West-Sachsen und Nord-Bayern in gleicher Weise zum Einflußgebiet der Mittel- wie der Oberelbe gehören.

Als Beispiel mögen folgende Stationen dienen:

	Aken	Riesa	Dresden
Roda	148	169	200 km
Weida	158	153	180 „
Zeulenroda	173	168	195 „
Schleiz	212	200	214 „
Plauen	203	168	182 „
Hof	228	217	230 „
Schwarzenbach	239	229	242 „
Greiz	174	148	162 „

Diesen Verhältnissen muß ein Umschlagstarif selbstverständlich Rechnung tragen und er darf keineswegs einseitig auf die Wünsche einer bestimmten Hafengruppe oder Gegend zugeschnitten werden. Ein besonders schlagendes Beispiel bieten die Verkehrsbeziehungen des Ortes Köstritz, der als Empfangsstation für Schwefelkies in Frage kommt:

	km	Wasserkm Hamburg	Sa.	Köstritz — Hamburg
Köstritz/Aken	134	345	479	
Wallwitzhafen	125	360	485	423 km
Wittenberg	135	404	539	
Torgau	119	466	585	
Riesa	131	513	644	

Diese Zusammenstellung ist in doppelter Beziehung interessant. Sie zeigt einmal, wie sich die Einflußzonen der Mittelelbe und Sachsens trotz einer Flußkilometerdifferenz von etwa 150 km eng berühren, andererseits ergibt sich aus ihr aber auch, daß bei einer übermäßigen Staffelung zwischen Mittel- und Oberelbe Transportwege entstehen würden, deren Länge zu dem Grundsatz des kürzesten Weges in Widerspruch stehen müßten und es kann wohl nicht Zweck der Umschlagstarife sein, künstlich möglichst lange Transportstrecken zu erzielen.

Wie auch die Sache liegt, in jedem Falle erscheint es notwendig, das angestrebte Ziel auch weiterhin mit aller Energie unermüdlich zu verfolgen.

Es ist nun Sache aller beteiligten Verkehrstreibenden, ihre Bedenken wegen der oben angedeuteten Schwierigkeiten in großzügiger Weise zurückzustellen und einheitlich alle Kräfte auf Erreichung des gemeinsamen Zieles zu konzentrieren. Aber auch die Reichsbahn hat Anlaß, ihrerseits ihre Bedenken großzügig zu unterdrücken. — Die Binnenschiffahrt kann nur dann den ihr obliegenden großen volkswirtschaftlichen Aufgaben gerecht werden, wenn ihr von seiten des Staates und seiner Vertreter für alle Lebensfragen das nötige Verständnis entgegengebracht wird und zu diesen Lebensfragen gehört heute in erster Linie die Einführung von Binnenumschlagstarifen.

Zum Schluß dieser Zeilen darf daher wohl der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß der Zeitpunkt nicht mehr fern ist, an dem das von der gesamten Binnenschiffahrt aller Stromgebiete heißersehnte Ziel erreicht wird.

Das Reichsverkehrsministerium und die Wasserumschlagtarife.

Von Direktor O. Tillich, Mülheim/Ruhr.

Am 15. Juni d. J. wurde von der Reichsbahndirektion endlich, nachdem die Interessenten jahrelang darum gekämpft hatten, der Wasserumschlagtarif (Ausnahmetarif 6 u) eingeführt, und zwar für die Rhein- und Mainhäfen Mannheim, Rheinau, Karlsruhe, Kehl, Aschaffenburg und Frankfurt. Der Tarif ist von den vorgenannten Umschlagplätzen gültig für Kohlen, Koks und Briketts, die zu Schiff in den Häfen ankommen und mit der Eisenbahn weiterversandt werden. Gleichzeitig gilt der Tarif auch für Briketts, welche aus den zu Schiff angekommenen Feinkohlen in den oberrheinischen Brikettfabriken Mannheim, Rheinau, Aschaffenburg und Kehl hergestellt werden.

Auf die im besetzten Gebiet liegenden Rheinhäfen Gustavsburg, Mainz, Mainz-Kastel, Ludwigshafen, Worms, Speyer und Maximiliansau findet der Tarif keine Anwendung, weil diese unter Regie stehen. Die Einfügung der Häfen Offenbach und Gernsheim in den Ausnahmetarif 6 u ist bereits bei der Reichsbahndirektion Köln beantragt worden.

Es wird jedem Leser, der mit der Verschiffung von Kohlen auf dem Rhein zu tun hat, aus jeweiligen Mitteilungen erinnerlich sein, welche Schwierigkeiten überwunden werden mußten, um nach $2\frac{1}{2}$ Jahren des Kampfes den jetzt eingeführten Wasserumschlagtarif 6 u zu erreichen, der der Rheinschiffahrt eine gewisse, wenn auch nicht ausreichende Besserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit bringt.

Der am 1. April 1921 von der Eisenbahn für den Kohlenverkehr eingeführte Staffeltarif (A. T. 6) löste nach einem kurzen Uebergang vom 1. Oktober 1919 bis 30. März 1921, wo die Eisenbahn einen Tarif mit 3 Staffelstufen aufgestellt hatte, den früheren Rohstofftarif endgültig ab. Der Rohstofftarif hatte zwei Staffeln, von 1 bis 350 km 2,2 Pfg. und über 350 km 1,4 Pfg., Abfertigungsgebühr 70 Pfg. für die Tonne. Der am 1. 4. 21 eingeführte Staffeltarif enthielt 6 Stufen:

	1— 75 km	20 Pfg.
anstoßend	76—350 „	19 „
„	351—400 „	11 „
„	401—500 „	7 „
„	501—600 „	5 „
„	über 600 „	4 „

Abfertigungsgebühr M. 6,80 die Tonne.

Dieser neue Staffeltarif war im Verfolg der Verreichlichung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen gewissermaßen die Morgengabe für die süddeutschen Länder, denn er brachte für die weiten Entfernungen, also besonders für Süddeutschland, sehr günstige Frachtsätze. Bald löste er die ersten Bewegungen für die Einführung von Umschlagtarifen aus.

Seinen ersten Antrag auf Einführung von Wasserumschlagtarifen für Brennstoffe unterbreitete das Kohlenkontor Mülheim-Ruhr dem Reichsverkehrsministerium am 7. Januar 1922, nachdem der Reederei-Verein Mannheim Ende Dezember 1921 eine Eingabe eingereicht hatte, in der ein Satz von 3 Pfg. für alle Relationen verlangt wurde. Das Kohlenkontor konnte damit nicht zufrieden sein, seine Wünsche mußten weiter gehen, sie lauteten dahin, daß der Schiffsweg von der Ruhr so angesehen werde, als wenn er Schienenweg wäre, daß also die Entfernung von den Zechen zu den Ruhrhäfen plus Schiffskilometerzahl von der Ruhr nach den betreffenden oberrheinischen Häfen für die Waggonsendungen von den oberrheinischen Häfen aus bei der Anwendung der Staffel ab oberrheinischen Umschlagplätzen wie eine ganz auf der Eisenbahn zurückgelegte Strecke gerechnet würde. Um das gesteckte Ziel, eine Wiederbelebung der Wettbewerbsfähigkeit der Rheinschiffahrt zu erreichen, verlangte das Kohlenkontor ferner, daß ab oberrheinischen Häfen die Abfertigungsgebühr fortfiele, und es begründete dies damit, daß die Eisenbahn beim Versand ab Zeche nach Ruhrort die Abfertigungsgebühr bereits einmal eingenommen habe.

Inzwischen hatte die Eisenbahn den Ausnahmetarif 6 am 1. Februar 1922 weiter ausgearbeitet, indem sie die Anfangsstaffel bis zu 75 km auf die große Entfernung bis zu 350 km ausdehnte und die Staffeln wie folgt festsetzte:

	1—350 km	51 Pfg.
anstoßend	351—400 „	18 „
„	401—500 „	12 „
„	501—600 „	5 „
„	über 600 „	3 „

Abfertigungsgebühr M. 18,— für die Tonne.

Abb. 1. Prozentualer Anteil der einzelnen Entfernungen an dem Gesamtverkehr ab Mannheim im Durchschnitt der Monate April, Mai und August 1922.

Dieser Tarif galt für alle Kohlensendungen allgemein sowohl ab Zeche im geraden Streckenversand als auch ab oberrheinischen Umschlagplätzen für Kohle, welche schon den Bahnweg von der Zeche zum Ruhrhafen und den Schiffsweg vom Ruhrhafen zum oberrheinischen Hafen, beispielsweise bis Mannheim, hinter sich hatte. Für alle Brennstoffsendungen nach dem Inlande, welche ab oberrheinischen Umschlagplätzen zum Versand kamen, wurde also vom 1. Februar 1922 an für 350 km die Anfangsstaffel von 51 Pfg. für den tkm zuzüglich M. 18,— Abfertigungsgebühr in Anrechnung gebracht. Es gibt in Süddeutschland wenige Plätze, welche weiter als 350 km von den oberrheinischen Umschlagplätzen entfernt liegen. Das bedeutet beispielsweise, daß Plätze wie Konstanz 307 km, Ravensburg 314 km, Nürnberg 274 km, Augsburg 311 km ab Umschlagplatz Mannheim, unter die hohe Anfangsstaffel des A. T. 6 ab Mannheim fielen. Lediglich Plätze wie München (372 km), Regensburg (368 km), fielen in die zweite Staffel von 18 Pfg. und nur Plätze wie Rosenheim (434 km) und Berchtesgaden (553 km), im äußersten Südostzipfel Bayerns, in die dritte und vierte Staffel ab Mannheim. Daraus ergab sich die für die Schiffahrt glattweg ruinöse Tatsache, daß alle Orte in Baden, Württemberg und Bayern ab Zeche bis in die billigeren Stufen des Staffeltarifs hineinkamen, während sie im gebrochenen Verkehr zweimal, ab Zeche nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen und ab Umschlagplatz in der ersten hohen Stufe blieben.

Die vorstehenden Sätze des Ausnahmetarifs 6 haben dann vom 1. Februar 1922 auch die Wandlungen der Inflationszeit durchgemacht und lauten jetzt in der Goldwährung seit dem 1. März 1924:

	1—350 km	3,3 Pfg. für den tkm
anstoßend	351—400 „	1,2 „ „ „ „
	401—500 „	0,7 „ „ „ „
	501—600 „	0,4 „ „ „ „
über	600 „	0,2 „ „ „ „

Abfertigungsgebühr M. 1,20 für die Tonne.

Neuerdings, ab 15. Mai d. J., beträgt der Einheitssatz ab 821 km 1,4 Pfg. für den tkm.

Die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums, welche insbesondere in den späteren Verhandlungen ein offenes Ohr für die Belange der Rheinschiffahrt und einen zunehmend größeren Einfluß gehabt hat und seit einigen Monaten — unter der Führung ihres Staatssekretärs Dr. Krohne — mit einer erfrischenden Aktivität zugunsten der von ihr betreuten Ströme auch in unserer Sache, die sie für berechtigt hielt, bei ihrem Minister vorstellig geworden ist, griff diese Frage auf. Am 20. Februar 1922 fand unter Vorsitz des damaligen Herrn Staatssekretär Kirschstein beim Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg, eine erste Sitzung statt. Im Anschluß hieran fand am 7. April eine Sitzung zwischen Vertretern der Eisenbahndirektion Essen unter Vorsitz des Herrn Eisenbahnpräsidenten Jahn und den Rheinschiffahrtsvertretern statt, in der die Preisbildung und Selbstkosten der Binnenschiffahrt behandelt wurden. Im Juni 1922 machte das Kohlenkontor die zweite Eingabe, welche sich infolge der Stellungnahme der Eisenbahn insbesondere mit dem „Versailler Vertrag" befaßte und damals schon unter Hinweis auf die Erklärung des derzeitigen Reichsfinanzminister Dr. Hermes:

„Die durch den Friedensvertrag auferlegten Lasten dürfen unter keinen Umständen zu einer dauernden Beeinträchtigung der deutschen Binnenschiffahrt führen. Die Rheinschiffahrt steht auf einem gefährlichen Außenposten; ich habe das Gefühl, daß man sich dieses in der Regierung oft nicht klar genug macht; wird die deutsche Binnenschiffahrt am Rhein lahm gelegt, so siegt nicht die deutsche Politik, sondern die Politik der anderen. Es handelt sich hier um eine Lebensfrage der deutschen Nation. Deutsche Tatkraft und deutscher Fleiß dürfen nicht die Segel streichen vor den anderen.

die Bitte an das Reichsverkehrsministerium, Eisenbahnabteilung, wiederholte, der Rheinschiffahrt zu helfen. Der damalige Reichsfinanzminister würdigte, was die Schiffahrt s. Zt. schon eingebüßt hatte. Was sie aber seit jener Zeit weiter an Substanz und sonstigen Werten verloren hat und was ihr inzwischen durch die fremden Flaggen an Wettbewerb erwachsen ist, gibt den Worten des damaligen Finanzministers heute einen besonderen Nachdruck.

Im Verfolg einer Sitzung zwischen den Vertretern der verschiedenen Eisenbahndirektionen unter Vorsitz des Herrn Präsidenten Jahn am 5. Mai 1922 in Darmstadt, in der die Eisenbahn den Versailler Vertrag als Hindernis für die Einführung der Wasserumschlagtarife besonders hervorhob und eine Anhebung der Staffel des Ausnahmetarifs 6 vertrat, womit der Schiffahrt geholfen werden solle, beschäftigte sich in einer Sitzung am 15. Mai 1922 der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt unter seinem Vorsitzenden Herrn Generaldirektor Dr. Ott mit der Angelegenheit. Der Reichsausschuß faßte folgende Entschließung:

„Die Vertreter der deutschen Binnenschiffahrt haben von der unabhängig von ihrem Antrag beabsichtigten Umgestaltung des Kohlenausnahmetarifs Kenntnis genommen. Sie vermögen in der geplanten Aenderung der Staffel keine Hilfe für die Binnenschiffahrt zu erblicken und müssen daran festhalten, daß für den gebrochenen Verkehr durch tarifarische Maßnahmen, die den besonderen Verhältnissen der einzelnen Stromgebiete anzupassen sind, die Wettbewerbsmöglichkeiten, wie sie für die Binnenschiffahrt vor dem Kriege bestanden, sowohl für Kohle, wie für alle Güter wieder hergestellt werden. Als Mittel hierfür bezeichnet der Reichsausschuß nach wie vor die baldige Einführung von Umschlagtarifen, wobei auf die Ermäßigung der Abfertigungsgebühr im gebrochenen Verkehr nicht verzichtet werden kann.

Die mit Nachdruck von der Studienkommission der Reichsbahn hervorgehobenen Folgen, die aus der Einführung von Binnenumschlagstarifen hinsichtlich der Entente-Transporte befürchtet werden, vermögen die Vertreter der Binnenschiffahrt nach eingehender Prüfung nicht anzuerkennen."

In der gleichen Richtung bewegten sich weitere Entschließungen des Reichsverbandes der deutschen Industrie vom 30. Mai 1922, des Reichswirtschaftsrates, Berichterstatter Dr. Schmitz, Duisburg, vom 5. Juli 1922, des Landeseisenbahnrates in Karlsruhe, vom 20. Juli 1922. Auch die süddeutschen Regierungen wurden eingehend darüber unterrichtet, daß die Wünsche und Interessen der Rheinschiffahrt mit den Belangen der süddeutschen Länder gleichlautend seien, und sie setzten sich lebhaft für die Wasserumschlagtarife beim Reichsverkehrsministerium ein, mit dem Hinweis darauf, daß die Wiederherstellung des Wettbewerbs der Rheinschiffahrt, verbunden mit dem Kohlenumschlag und der Kohlenlagerung in den oberrheinischen Häfen für die süddeutsche Kohlenversorgung äußerst wichtig sei. Von den Handelskammern war es in erster Linie die Handelskammer Mannheim, welche für eine aktive Tätigkeit in der Angelegenheit der Wasserumschlagtarife, die die Lebensinteressen des Hafens Mannheim berührten, gewonnen wurde. Ihr Vorsitzender, Herr Präsident Lenel, lud die Vertreter des süddeutschen Wirtschaftslebens auf den 28. August 1922, zwei Tage vor der ersten entscheidenden Sitzung des Reichseisenbahnrats in die Räume der Berliner Handelskammer ein. In dieser Versammlung ließ der Vertreter der Reichsbahn eine vom Reichsverkehrsministerium ein halbes Jahr lang mit Nachdruck verfoch-

tene Begründung für seine Ablehnung des Wasserumschlagtarifs — „der Versailler Vertrag“ — fallen, indem er dem Verfasser ds. bei dem Referat über den beantragten Wasserumschlagtarif unerwartet einwarf, daß der Versailler Vertrag bei der Behandlung der Wasserumschlagtarife nicht mehr diskutiert zu werden brauche!

In dieser Versammlung stellten sich auch die Vertreter der Arbeitnehmer auf Grund der gemachten Darlegungen auf den Boden der geforderten Wasserumschlagtarife, was wesentlich dazu beitrug, daß am 30. August der Reichseisenbahnrat die Notwendigkeit der Wasserumschlagtarife anerkannte, was in der Entschließung „Ott“ zum Ausdruck kam:

„Mit dem Staffeltarif-System und seinem weiteren organischen Ausbau sind für die am Wasserstraßenverkehr interessierten Wirtschaftskreise tiefgehende, ihre Existenz unmittelbar gefährdende Nachteile verknüpft. — Der Reichseisenbahnrat beantragt, die Verwaltung der Reichsbahn möge noch im laufenden Jahre eine Vorlage einbringen, welche — unbeschadet der Aufrechterhaltung des Staffeltarif-Systems — die mit demselben verbundenen Schädigungen für die an der Binnenschiffahrt interessierten Kreise nach Möglichkeit beseitigt.“

Am 14. November 1922 fand in Köln unter Vorsitz des Herrn Ministerialdirektor Pape von der Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums eine Sitzung statt, in der im Rahmen des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessen das Kohlenkontor, das Rheinische Braunkohlen-Syndikat, die niederrheinischen Kohlenreedereien und die oberrheinischen Reedereien, ferner der Partikulierschiffer-Verband vertreten waren, um in überzeugender Weise die Notwendigkeit der Wasserumschlagstarife darzulegen. Der Vorsitzende erklärte, daß der Vorschlag des Kohlenkontors Mülheim-Ruhr im Ministerium für annehmbar gehalten werde, sagte aber später zur allgemeinen Ueberraschung, daß der Reichseisenbahnrat, der sich doch am 30. August 1922 für die Umschlagtarife ausgesprochen hatte, noch einmal gefragt werden müsse, ob Umschlagtarife eingeführt werden sollten! Gleichzeitig wurde die Eisenbahndirektion Essen mit der weiteren Behandlung der Frage und der Ausarbeitung einer Vorlage für den Reichseisenbahnrat betraut. Unter Vorsitz von Herrn Eisenbahnpräsidenten Jahn kam es dann in Heidelberg am 30. November 1922 zu einer Kommissionssitzung im engsten Kreise, deren Ergebnis für den Ausnahmetarif 6 u ein Kompromiß war. In dieser Sitzung mußte das Kohlenkontor den Punkt, daß ab oberrheinischen Umschlagplätzen keine Abfertigungsgebühr mehr erhoben würde, fallen lassen. Für die nahen Entfernungen bis 160 km ab Umschlagplatz, innerhalb deren sich etwa 65 % des Gesamtumschlagverkehrs abspielen, bedeutete dies eine wesentliche Abschwächung des Antrages des Kohlenkontors, während der Kompromiß für die weiteren Entfernungen, wo sich der Umschlagverkehr aber stark verdünnt, etwas mehr vorsah. Das rechnerische Ergebnis der Heidelberger Kommissionssitzung wurde in der Vorlage des Reichsverkehrsministeriums vom 12. Januar 1923 niedergelegt und als Ausnahmetarif 6 u bezeichnet. Der Reichseisenbahnrat befürwortete daraufhin am 20. und 21. März 1923 die Vorlage, soweit es Kohlen auf dem Rhein betraf, zum zweiten Mal.

Im Verfolg dieses Beschlusses waren die Tarife für den neuen Ausnahmetarif 6 u bei der Eisenbahndirektion Essen fertig gedruckt und ihre Einführung sollte zum 1. Mai 1923 erfolgen. In letzter Stunde traf ein telegraphisches Verbot von Berlin bei der Eisenbahndirektion Essen ein und die Interessenten, welche nach damals 1½-jährigen Bemühungen glaubten, den Tarif errungen zu haben, sahen sich schwer getäuscht. Als dem Reichsverkehrsministerium, u. a. vom Kohlenkontor am 7. Juni 1923, unterbreitet wurde, daß durch die immer wieder hinausgeschobene Einführung des Ausnahmetarifs 6 u eine Beunruhigung in den Kreisen der Interessenten entstehe, antwortete das Reichsverkehrsministerium, ohne auf die schwere Lage des Ruhrbergbaues und der Schiffahrt näher einzugehen, daß zu Beunruhigungen kein Anlaß vorliege, daß zur Zeit die Rheinschiffahrt stilliege und an eine Abfuhr von Kohlen nicht zu denken sei. Als dann im Laufe des Jahres nach und nach die Stationen des besetzten Gebietes an die Regie fielen, verschanzte sich das Reichsverkehrsministerium dahinter, daß die Voraussetzungen, unter denen seiner Zeit der Ausnahmetarif 6 u zugestanden sei, nicht mehr beständen, weil die Eisenbahn die Frachten für die Strecke Zechenstation—Ruhrort nicht mehr erhalte.

Dieser entmutigende Bescheid konnte und durfte die Interessenten nicht veranlassen, den Kampf aufzugeben. Anfang 1924 nahmen wir das schwere Werk noch einmal auf. Das Kohlenkontor richtete im Februar 1924 erneut eine Eingabe an das Reichsverkehrsministerium, in der besonders hervorgehoben wurde, daß durch die ungeheuren Lasten der Micumverträge, die Verteuerung durch die Regiefrachten, die Substanzverluste usw. die Lage der Ruhrkohlenschiffahrt und des Ruhrbergbaues wesentlich verschlimmert sei. Die Handelskammer Mannheim stellte sich wieder in den Dienst dieser Bestrebungen, in dem Bewußtsein, daß für den oberrheinischen Umschlagverkehr unbedingt Wasserumschlagtarife eingeführt werden müßten, wenn nicht, abgesehen von den Schäden, die die Mannheimer Schiffahrtsgesellschaften erlitten und erleiden, die überaus wertvollen Umschlageinrichtungen, Kohlensiebereien, Brikettfabriken usw. in den oberrheinischen Häfen dem Zusammenbruch verfallen sollten. Alle Bemühungen schienen erfolglos bleiben zu sollen. Persönliche Vorstellungen, welche das Kohlenkontor, die rheinische Braunkohle und Vertreter der Handelskammern Mannheim und Karlsruhe am 3. April d. J. in Berlin machten, hinterließen bei den Beteiligten auf Grund der Stellungnahme der maßgebenden Herren den unzweifelhaften Eindruck, daß das Reichsverkehrsministerium, wenn irgend möglich, den Anträgen auf Einführung von Wasserumschlagtarifen ausweichen wollte. Auf persönliche Darlegungen des Schreibers dieses bemerkte Herr Staatssekretär Vogt, daß vielleicht die Reichsbahn an den langen Transporten von Schlesien (bekanntlich überwiegend Polnisch-Oberschlesien) mehr verdiene als bei den kurzen Transporten von Ruhrkohle ab Mannheim usw. nach Süddeutschland. Das gab Veranlassung zu der Eingabe des Kohlenkontors vom 25. April d. J., der sechsten ihrer Art. In dieser Eingabe rechnete das Kohlenkontor dem Reichsverkehrsministerium, Eisenbahnabteilung, vor, daß es doch zweifellos viel günstiger für die Eisenbahn sei, von den oberrheinischen Umschlagplätzen, beispielsweise ab Mannheim nach Stuttgart (131 km), Kohlen zu 2,4 Pfg. je tkm (Kohlenkontor-Antrag vom Januar 1922) oder zu 2,6 Pfg. je tkm (Kompromiß Heidelberg) zu fahren, als polnisch-oberschlesische Kohle nach Stuttgart (1012 km), wesentlich unter dem angeblichen Selbstkostensatz der Eisenbahn, zu 1,75 Pfg. für den tkm. Gleichzeitig wurde das Reichsverkehrsministerium darauf hingewiesen, daß die Sendungen ab Schlesien im Verhältnis sehr lange unterwegs sind, während die Eisenbahn ab oberrheinischen Umschlagplätzen die Wagen immer wieder nach kurzer Zeit in der Hand hat und bedeutend höhere bezw. öftere Einnahmen an Abfertigungsgebühr erzielt.

Diese Ausführungen, welche der Eisenbahn gegenüber keine Offenbarungen sein konnten, sind wohl der Anstoß für Einführung des jetzigen Ausnahmetarifs 6 u gewesen! Nur der Hinweis darauf, daß die Eisenbahn unter den jetzigen Verhältnissen selbst erheblichen Schaden leidet, bestimmte sie schließlich, den Anträgen und den Aeußerungen der öffentlichen Meinung, welche

schließlich mit der Angelegenheit systematisch befaßt werden mußte, nachzugeben. Das besetzte Gebiet, Ruhrbergbau und Rheinschiffahrt, welche in einem vordem der Welt noch nicht bekannten Maße für ganz Deutschland Lasten und Verluste tragen, konnten und können es nicht verstehen, daß sie mit ihren Verkehrs- und Tarifwünschen solche Schwierigkeiten überwinden müssen. Gegenüber den Wünschen dieser großen Wirtschaftskreise des besetzten Gebietes, lediglich frühere Wettbewerbsverhältnisse wieder zu erhalten, die durch die Tarifpolitik der Eisenbahn verschoben waren, durfte die Stellung im Reichsverkehrsministerium, Eisenbahnabteilung, nicht lauten „S o l l geholfen werden", sondern „W i e s o l l g e h o l f e n w e r d e n?"!

Abb. 2. Frachtkurven ab Zeche und ab oberrheinischen Umschlagshafen Mannheim.

Am 25. März d. J. hatte die Reichsbahndirektion Karlsruhe dem Reichsverkehrsministerium einen Antrag unterbreitet, welcher folgende Sätze vorsah:

	für Mannheim	für Karlsruhe und Kehl
bis 50 km	2,2 Pfg.	2 Pfg. für den tkm
anstoßend 51 „ 100 „	2 „	1,8 „ „ „ „
„ 101 „ 300 „	1,7 „	1,7 „ „ „ „
„ 301 „ 400 „	6,9 „	7,1 „ „ „ „
ab 401 „	„ Ausnahmetarif 6	

Abfertigungsgebühr Mk. 1 für die Tonne.

Diesen ausgearbeiteten Tarif 6 u glaubte aber die Eisenbahnerkommission, welche Anfang April unter Vorsitz der Reichsbahndirektion Köln den Auftrag bekam, nochmals die Angelegenheit der Wasserumschlagtarife zu prüfen und beschleunigt zu behandeln, abschwächen zu sollen und sie beantragte Anfang Juni bei der Deutschen Reichsbahnhauptverwaltung den Tarif, wie er jetzt eingeführt worden ist, nämlich:

	für Mannheim/Rheinau Frankfurt a. M.	für Karlsruhe/Kehl Aschaffenburg
bis 50 km	3 Pfg.	2,5 Pfg. für den tkm
anstoßend 51 „ 100 „	2,5 „	2,2 „ „ „ „
„ 101 „ 200 „	2 „	1,8 „ „ „ „
„ 201 „ 300 „	1,6 „	1,6 „ „ „ „
„ 301 „ 400 „	6 „	6,6 „ „ „ „
ab 401 „	„ Ausnahmetarif 6	

Abfertigungsgebühr Mk. 1.— für die Tonne

Nachstehende Beispiele zeigen, wie sich die Sätze des Wasserumschlagstarifs 6 u gegenüber den Friedenssätzen für eine Reihe größerer Plätze stellen (vergl. auch Abb. 2):

F r a c h t e n f ü r e i n e T o n n e K o h l e n a b M a n n h e i m

nach:	km	1914 M	1924 M A.T.6	1924 M A.T.6u	Die Fracht 1924 ist höher als 1914 bis 15.6. % A.T.6	nach 15.6. % A.T.6u
Heidelberg	20	1.10	1.90	1.60	72.73	45.45
Bruchsal	52	1.80	2.90	2.60	61.11	44.44
Karlsruhe	64	2.10	3.30	2.90	57.14	38.10
Rastatt	84	2.50	4.00	3,40	60.—	36.—
Pforzheim	95	2.80	4.30	3.60	53.57	28.57
Offenburg	133	3.50	5.60	4.40	60.—	25.71
Freiburg	196	4.50	7.70	5.70	71.11	26.67
Basel Bad. Bhf.	257	5.10	9.70	6.70	90.20	31.37
Lörrach	260	5.60	9.80	6.70	75.—	19.64
Konstanz	307	6.40	11.30	7.80	76.56	21.88

nach:	km	1914 M.	1924 M. A.T.6	1924 M. A.T.6u	Die Fracht 1924 ist höher als 1914 bis 15.6. % A.T.6	nach 15.6. % A.T.6u
Heilbronn	90	2.70	4.20	3.50	55.56	29.63
Stuttgart Nord	131	3.60	5.50	4.40	52.78	22.22
Freudenstadt	177	4.60	7.—	5.30	52.17	15.22
Crailsheim	178	4.60	7.10	5.30	54.35	15.22
Gmünd	185	4.80	7.30	5.50	52.08	14.58
Rottweil	208	5.30	8.10	5.90	52.83	11.32
Ulm	228	5.70	8.70	6.20	52.63	8.77
Heidenheim	231	5.80	8.80	6.20	51.72	6.90
Tuttlingen	235	5.90	9.—	6.30	52.54	6.78
Ravensburg	314	7.60	11.60	8.20	52.63	7.89
Friedrichshafen	333	8.—	12.20	9-30	52.50	16.25

Abb. 3. Ruhrstückkohle und oberschlesische Stückkohle frei Eisenbahnwagen Stuttgart und Basel.

Von den Friedenssätzen sind die Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs 6 u, namentlich auf die nahen Entfernungen, noch weit entfernt. Die Schiffahrt kann mit den bewilligten Sätzen nicht auskommen; die Spannung ist nicht groß genug, wenn sie auch größer ist als vor dem Kriege. Innerhalb der Schiffahrt ist die Verteuerung der Transporte gegenüber dem Frieden noch sehr groß. Schuld daran sind außer den hohen fiskalischen Sätzen im Hafenverkehr und den zu hohen Umschlagsätzen die Rheinfrachten, welche sich aus den hohen Lohntarifen, den Kosten für Ueberstunden, durch lange Einlade- und Ausladezeiten — wieder eine Folge der ungenügenden Beschäftigung — und infolge immer noch hoher Kohlenpreise ergeben. Der Frachtvorsprung der Schiffskohle gegen Streckenkohle muß erheblich sein, sonst ist an die Wiederentwicklung des Schiffsverkehrs nicht zu denken. Wie soll Kohle am Oberrhein gelagert werden, wenn kein genügender Anreiz gegenüber der Streckenkohle da ist, d. h. wenn die Ruhr diese gelagerten Schiffskohlen bei Qualitäts- und Zinsverlusten nicht sicher absetzen kann?

Die **Duisburg-Ruhrorter Hafenverwaltung** darf beispielsweise bei der Hafenfracht, beim Kippgeld, Ufergeld und Hafengeld nicht länger Sätze erheben, welche m. E. nur dadurch zu erklären sind, daß sie gleichzeitig den nicht bezahlten Kohlenumschlag für Reparationszwecke decken sollen, denn die zu Schiff beförderte Privatruhrkohle kann nicht auch hier noch an Stelle des Reiches Reparationslasten tragen!

Die nächsten Tage und Wochen werden nun wohl weitere Klärung bringen. Wir müssen uns an die Hoffnung klammern, daß Micumverträge und Regieeisenbahnverwaltung ihrem Ende entgegen gehen und daß dann u. a. die Reichsbahn wieder an der Verladung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen Interesse bekommt und der Grund, den sie damals dafür anführte, daß sie den für den 1. Mai 1923 vorgesehenen Ausnahmetarif 6 u (Heidelberger Kompromiß) ablehnte, in Wegfall kommt. Das **Kohlenkontor Mülheim-Ruhr** wird dann seine wohlbegründeten und als maßvoll auch von der Eisenbahnseite anerkannten Forderungen wieder aufnehmen. Wenn die Eisenbahn die Tarif- und Betriebshoheit in den besetzten Gebieten wieder haben wird, dann hat sie wieder das gleiche Interesse an den Verladungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen wie die Schiffahrt und es wird für sie kaufmännisch richtig sein, Kohlentarife zu erstellen, welche die ehemals blühende **Rheinschiffahrt** wieder beleben. War doch der Eisenbahnverkehr von den Ruhrzechen zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen das beste und glänzendste Geschäft, was die preußischen Staatsbahnen überhaupt machte.

Die Rückkehr dieses so ganz daniederliegenden Verkehrs, diesen Zulauf zum Rhein begünstigt und erreicht sie nur dadurch, daß sie ab Oberrhein den Ablauf durch günstige Tarife ab oberrheinischen Umschlagplätzen fördert. Es waren große Mengen, welche vor dem Kriege ab oberrheinischen Umschlagplätzen versandt wurden; jetzt ist der Verkehr dagegen fast ein Nichts.

Das Ruhrgebiet versandte im Jahre 1913 auf dem direkten Eisenbahnwege und dem gebrochenen Wege an Kohlen, Koks und Briketts nach Süddeutschland (Baden, Württemberg, Bayern und Hessen):

7 467 400 t:	Baden	1 460 000 t
	Württemberg	1 244 100 t
	Bayern	1 830 700 t
	Hessen	2 932 600 t
		7 467 400 t

Von diesen Mengen wurden geliefert:

	auf dem direkten Wege ab Ruhrgebiet:	ab oberrheinischen Umschlagplätzen:
Baden	72 000 t	1 388 000 t
Württemberg	213 600 t	1 030 500 t
Bayern	900 000 t	930 700 t
Hessen	2 307 600 t	625 000 t
7 467 400 t	3 493 200 t	3 974 200 t

Diese Zahlen sind der „Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen" entnommen. Nach der Schweiz versandte das Kohlenkontor im Jahre 1913: 1 338 000 t.

Daß neben den drei Rheinzechenhäfen und den Kanalhäfen, welche seit dem April 1914 als Wettbewerber im Zulaufsverkehr zum Rhein sich entwickelt haben, der Duisburg-Ruhrorter Verkehr einmal wieder seine glänzende Stelle im Verkehr des Reichs und im Finanzetat der Bahn erreicht, ist ein Ziel, an dem die Rheinschiffahrt, Ruhrbergbau und die Reichsbahn zu arbeiten das gleiche Interesse haben.

Die Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main.

Von Oberregierungs- und Baurat Innecken, Hannover.

(Schluß aus Heft 7).

Wasserversorgung.

Wenn ich noch kurz auf die Wasserversorgung des Fulda-Kinzig-Sinn-Kanals eingehen darf, so ist sowohl im Fulda- als auch im Kinziggebiet (im Döllbach- und im Salzbachtal) je eine Talsperre vorgesehen, um auch in den trockensten Jahren volle Gewähr für die Wasserversorgung des Kanals zu haben. Die oberen Haltungen werden durch Aufpumpen des Wassers aus den anderen Haltungen ebenso wie die Scheitelhaltung aus beiden Flußgebieten versorgt. Für das Sinntal wird vorläufig der Bau eines Sammelbeckens nicht vorgesehen, so lange der Verkehr die Größe von 2 000 000 t nicht überschritten hat.

Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen.

Die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen sind sehr ausführlich durchgeführt, und es möge als Ergebnis derselben mitgeteilt werden, daß für die Werra-Itz-Linie ein Gesamtverkehr von 550 Millionen t-km mit einer jährlichen Einnahme von 2,7 Millionen Mark und für die Fulda-Kinzig-Linie ein Gesamtverkehr von 450 Millionen t-km mit einer jährlichen Einnahme von 2,6 Millionen Mark in die Wirtschaftlichkeitsberechnung eingeführt worden ist. Um eine vergleichende Wertgröße zu erhalten, ist die Wirtschaftlichkeitsberechnung in der Weise durchgeführt worden, daß von den errechneten Jahreskosten des ganzen Kanalunternehmens die errechneten Einnahmen aus dem Verkehr abgezogen wurden. Diese Restsumme muß durch den Erlös aus dem Kraftgewinn gedeckt werden, wenn das Kanalunternehmen wirtschaftlich sein soll, oder mit anderen Worten: das Kanalunternehmen nähert sich der Wirtschaftlichkeit, je mehr der für die kWSt sich ergebende Einheitspreis dem wirklich zu erzielenden Verkaufspreis der kWSt sich nähern wird. Wenn wir z. B. bei der Werra-Itz-Linie etwa 325 Millionen Baukosten und 23,7 Millionen Jahreskosten errechneten und dabei die Einnahmen aus dem Verkehr mit 2,7 Millionen berücksichtigten, so würde das Kanalunternehmen wirtschaftlich sein, wenn wir bei einem Gewinn von 224 Millionen kWSt im Jahre 9.37 Pfg. als Verkaufspreis einnehmen würden. Beim Fulda-Kinzig-Sinn-Kanal ergeben sich bei etwa 375 Millionen Mark Baukosten etwa 16 Pfg. für die kWSt.

Meine Herren! Wenn wir nach diesen Grundsätzen die Berechnungen für die Einzelkanäle aufstellen, so zeigt sich ohne weiteres, daß in unserer Zeit der Not und Armut an den Ausbau der Kanäle in ihrer ganzen Länge nicht zu denken ist. Das schließt jedoch nicht aus, daß man von jedem Kanal diejenige Strecke auszubauen versucht, ohne das große Ziel aus den Augen zu lassen, welche, gestützt auf den Gewinn an Kraft wirtschaftlich sich gestalten läßt. Das ist für die Fulda-Kinzig-Linie der Ausbau der Strecke von Hann.-Münden bis etwa Melsungen, wo etwa 75 Millionen kWSt gewonnen werden, und für die Werra-Itz-Linie der Ausbau der Strecke von Hann.-Münden nach Eisenach, wo etwa 100 Millionen kWSt gewonnen werden. Dort schlummert der Schatz, den die Vereine zu heben bestrebt sein müssen und dieser Schatz, wenn er erst gehoben ist, wird ihnen helfen, auch weiter das Ziel zum Main zu verfolgen.

Die beiden in Betracht kommenden Linien sind nach meiner persönlichen Meinung keine Konkurrenzlinien in dem Sinne, daß die eine Linie durch die andere ersetzt werden kann. Jede der Linien dient besonderen Zwecken und jede Linie verfolgt ihre ganz besonderen Interessen. Es ist daher nicht möglich, daß die Werra-Itz-Linie für den Verkehr von Bayern durch die Fulda-Kinzig-Linie ersetzt werden kann. Ich will nur auf ein Beispiel der Verkehrsberechnungen hinweisen, wonach es nur möglich ist, den Verkehr von Bamberg nach dem Norden über den Weser-Main-Kanal nach den Nordseehäfen abzulenken, wenn für die Güter eine Befreiung von Abgaben eintritt. Die Strecke Bamberg-Bremen hat 852 Betriebskilometer, diejenige von Bamberg-Rotterdam 920, wenn die Werntal-Linie gebaut wird, sonst müssen noch 93 km hinzugerechnet werden und es ergäbe sich dann das Verhältnis an Betriebskilometern wie 850 : 1013. Jede Stelle am Main unterhalb Bamberg gehört zum Interessengebiet des Rheins und der ausländischen Nordseehäfen, wie es die Frachtberechnungen nach Friedenssätzen ergeben haben. Und das Interessengebiet des Rheins erstreckt sich auch auf die Fulda-Kinzig-Sinn-Linie bis zur Verkehrsscheide, welche etwa bei Hersfeld liegen wird. Es zeigt sich daher das Bild, daß die Werra-Itz-Linie bei Abgabenfreiheit mit ihrer ganzen Strecke für den Auslandsverkehr eine Vergrößerung des Interessengebietes der Weser und vor allem der deutschen Nordseehäfen bedeutet, während bei der Fulda-Kinzig-Sinn-Linie der nördliche Teil zum Rhein und Main neigen wird. Spätere Berechnungen unter Zugrundelegung der jetzigen Frachtsätze werden natürlich eine kleine Verschiebung der Verkehrsscheide zur Folge haben können. Ob aber eine wesentliche Menge von Gütern aus dem Frankfurter Bezirk bezw. vom Oberrhein statt nach den rheinischen Nordseehäfen nach den deutschen Nordseehäfen Bremen und Hamburg streben werden, infolge der bestehenden Belästigungen und Einschränkungen auf dem Rhein, vermag ich nicht zu Gunsten des Wesergebietes zu entscheiden. Betragen doch die Betriebskilometer für die Strecke Frankfurt-Bremen etwa 812 Betriebskilometer und diejenigen für die Strecke Frankfurt-Rotterdam 550 Betriebskilometer. Jedenfalls vermute ich, daß der Handel meist den billigeren und kürzeren Weg einschlagen wird, wenn auch nicht zu leugnen ist, daß ein Teil der Waren trotzdem aus anderen Rücksichten von Frankfurt zur Weser streben wird. Diese Ergebnisse und Folgerungen lassen sich daher wohl zusammenfassen, daß die Werra-Itz-Linie die Interessen einer Verbindug zwischen Bayern und den Donauländern sowie zwischen Thüringen mit dem Wesergebiet und den deutschen Nordseehäfen vertritt, während die Fulda-Kinzig-Linie statt der Verbindung nach Norden mehr eine Verbindung mit Mitteldeutschland, mit dem Verkehrsgebiet um Magdeburg und Berlin erstreben muß. Wir haben einmal eine Nord-Südverbindung und eine Diagonalverbindung. Bei der Werra-Itz-Linie haben wir als interessierende Kräftegruppen einerseits Bayern mit den Donauländern sowie auch Thüringen und andererseits das Wesergebiet mit den Nordseehäfen Bremen und Hamburg, dahingegen bei der Fulda-Kinzig-Sinn-Linie die Kräftegruppen auf der einen Seite Oberrhein und Untermain mit Frankfurt und auf der anderen Seite Mitteldeutschland mit Magdeburg und Berlin. Es folgert weiter daraus, daß beide Kanäle nebeneinander bestehen könnten, ohne ihre besonderen Interessen zu berühren, wenn sie wirtschaftlich wären, oder wenn die Baukosten oder die jährlichen Zuschüsse aufgebracht werden können. Meine Herren, es folgert weiter daraus, daß die beiden Vereine: Werra-Kanal-Verein und See-Fulda-Main-Kanal-Verein sich nicht bekämpfen, sondern im Verfolg ihrer eigenen besonderen Interessen gemeinsam dahin streben sollten, daß die unbedingt notwendigen Voraussetzungen für ihre Kanalpläne die Arbeiten zur Weser-Kanalisierung und zur Vollendung des Mittellandkanals mit ihrer tatkräftigen Unterstützung weiter gefördert werden. Je eher diese Arbeiten in Angriff genommen werden, desto

eher reifen die Pläne der einzelnen Vereine. Daneben kann jeder Verein seine Interessen vertreten, ohne den anderen Verein zu stören. Ich sehe von meinem Stanpdunkt aus keinen Gewinn in den vielen Zeitungsnotizen, die nach meinem Vortrage auf der Eisenacher Tagung in vielen Zeitungen zu lesen sind, worin die beiden Kanalpläne gegeneinander ausgespielt werden, worin sich scheinbar die Vertreter der einzelnen Linien bekämpfen. In dem örtlichen Kampf sehe ich keinen Vorteil für unsere Sache. Wir wollen die Kanalpläne verfolgen, um uns werbende Anlagen zu schaffen und damit die Grundlage für unseren neuen Aufstieg und weitere Ziele.

Jeder der beteiligten Vereine ist seit einiger Zeit in dem Besitz der vom Vorarbeitenamt ausgearbeiteten Entwürfe und wird dort aus den rechnerisch nachgewiesenen Ergebnissen sich ein Bild von der sich ergebenden Wirtschaftlichkeit des Kanalunternehmens machen und wird sich darüber klar werden können, welchen besonderen Aufgaben der Verein sich zunächst zu widmen haben wird. Sie werden aus den Entwürfen weiter entnehmen, daß die Untersuchungen und Ausarbeitungen neben dem wissenschaftlichen Gewinn an hydrologischen und geologischen Kenntnissen, an genauen Feststellungen über die Abflußverhältnisse der Flüsse und damit über die Möglichkeit der Kraftausnutzung, den Nachweis erbracht haben, daß

1. gegen die technische Ausführung dieser Kanallinien Bedenken nicht bestehen.
2. daß für die ganzen Strecken sowohl der Werra-Itz-Linie als auch der Fulda-Kinzig-Linie Entwürfe aufgestellt worden sind, die als Bebauungspläne für den Ausbau von Wasserkräften dienen müssen, um damit das zu erstrebende Ziel einer Wasserstraßenverbindung von der Weser zum Main nicht zu stören.
3. ist nachgewiesen, daß der Hauptgewinn an Kraft in der unteren Werrastrecke und in der unteren Fuldastrecke zu suchen ist und es ist anzustreben, daß der Ausbau von Wasserkräften im Rahmen dieses Ausbauplanes und zum Nutzen des Kanalunternehmens nicht nur nicht gestört, sondern in jeder Weise vom Reich und den sonstigen Körperschaften gefördert wird, um nach einer Reihe von Jahren den Gewinn für das Kanalunternehmen einziehen zu können,
4. ist es nachgewiesen, wie die beim Vorarbeitenamt angestellten Untersuchungen über die Anlage von Sammelbecken im Niederschlagsgebiet der Werra und Fulda ergeben, daß bei dem Ausbau der Weser als Großschiffahrtsstraße auf eine wesentliche Anreicherung der fließenden Welle des Stromes durch Anlage von Sammelbecken nicht gerechnet werden kann. Die volle Kanalisierung der Weser von Bremen bis Hann.-Münden wurde infolgedessen von der Bauverwaltung in Vorschlag gebracht und wird hoffentlich bald in Angriff genommen werden.

Meine bisherigen Ausführungen geben Ihnen ein Bild von dem, was unter Umständen zu erreichen ist, sie zeigen Ihnen auch den Weg dafür, welche Pläne bei der Politik des Möglichen unter den gegebenen Verhältnissen der Verwirklichung näher gebracht werden können und welche Pläne vorläufig zurückgestellt werden müssen.

Wenn auch unter Schwierigkeiten der Geldbeschaffung scheint mir der Ausbau der Wasserstraße bis zur Hörschelmündung bezw. der Ausbau der Wasserstraße in der unteren Fulda bis etwa Melsungen wirtschaftlich durchzuführen zu sein, nachdem zuerst nach und nach die einzelnen Kraftanlagen im Rahmen des Entwurfs und im Interesse des ganzen Kanalunternehmens zur Ausführung gebracht sind. Daneben erscheint es mir aber besonders erstrebenswert, wenn nicht dringend notwendig, zuerst den Bau der Weserkanalisierung und des Mittellandkanals zu fördern. Zu diesem Bestreben sollten alle Interessenten der Weser, der Fulda und der Werra sich eng zusammenschließen, um diese Pläne in jeder Weise fördern zu helfen. Die Belange der einzelnen Linien brauchen darunter nicht zu leiden.

Meine Herren, wenn auch unter Deutschlands Strömen die Weser der kleinste ist, so hat sie doch den Vorzug, von der Quelle bis zur Mündung ein rein deutscher Strom zu sein. Nachdem durch den Schmachfrieden von Versailles alle großen deutschen Ströme mit Ausnahme der Weser der Verwaltung von internationalen Ausschüssen unterstellt sind, kann die Weser mit Recht der deutscheste Strom genannt werden. Um so mehr ist es berechtig,t ihm die beste Fürsorge angedeihen zu lassen, und wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse es erfordern, ihn so auszubauen, daß er als eine leistungsfähige Wasserstraße angesehen werden kann.

Von dem Gedanken ausgehend, daß der freie Strom immer die beste Wasserstraße ist, wurde untersucht, durch Errichtung weiterer Talsperren im Quellgebiet der Weser soviel Zuschußwasser zu geben, daß die für 1000-t-Kähne erforderliche Fahrwassertiefe erreicht wird. Ich darf dabei hinweisen auf die vorhin erwähnten Ergebnisse der Untersuchungen beim Vorarbeitenamt in Eisenach, wonach man zur Vollkanalisierung der Weser von Hann.-Münden bis Bremen sich entschließen mußte. Eine solche hat den besonderen Vorzug, daß bei ihr große Wasserkräfte gewonnen werden, die große Einnahmequellen erschließen und die Hauptkosten des Unternehmens tragen. Bei einer Kanalisierung der Weser können 3 Hauptstrecken unterschieden werden:

1. von Hann.-Münden bis Hameln (14 Staustufen),
2. von Hameln bis Minden (5),
3. von Minden bis Bremen (8).

Auf der Strecke H.-Münden bis Hameln sind mit Einschluß des bestehenden Wehres bei Hameln 14 Staustufen erforderlich. Wird Oberwasser der obersten Staustufe + 117 angenommen, so beträgt das Gesamtgefälle bis zum Oberwasser des festen Wehres bei Hameln (+ 63,7) = 53,3 m, so daß die einzelnen Staustufen ein Gefälle von im Mittel 4,0 m erhalten.

Die Weser durchfließt auf dieser Strecke von 135 km in vielfachen Windungen in meist schmalem Talgrund das Weserbergland. Die Schleusen werden 225 m Länge mit 12 m Breite mit einer Unterteilung durch ein Mittelhaupt erhalten.

Auf der Strecke von Hameln bis Minden sind 5 Staustufen zu errichten. Da sich das Tal der Weser hier erweitert, können scharfe Krümmungen abgeschnitten und Schleusen und Kraftwerke in Seitenkanäle gelegt werden.

Die Weser zwischen Minden und Bremen ist die wichtigste natürliche Verbindung zwischen dem Mittellandkanal und der Nordsee; der Gedanke, diesen Teil durch Kanalisierung auszubauen, ist schon in früheren Jahren reiflich erwogen worden. In den Jahren 1899 und 1901 schien es Wirklichkeit zu werden, als es sich darum handelte, zur Speisung des geplanten Mittellandkanals der Weser Wasser zu entziehen, aber die 1905 vom preußischen Landtage angenommene Vorlage nahm von der Kanalisierung Abstand und sah die Errichtung von Talsperren im oberen Quellgebiet der Weser (Eder- und Diemelsammelbecken) zur Anreicherung des Weserwassers vor. Trotz Zuschußwasser ist die Schiffahrt durchschnittlich nur in 5—6 Monaten des Jahres mit verminderter Ladetiefe möglich; in den trockenen Jahren 1911 und 1921 war sogar nur eine Fahrtiefe von 65—80 cm vorhanden, so daß die Schiffahrt wirtschaftlich unmöglich war.

Ein unerträglicher Zustand würde aber geschaffen werden, wenn nach Fertigstellung des Mittellandkanals bis Magdeburg Schiffe von 1000 t von der Elbe zum Rhein fahren könnten, während die Verbindung nach der Nordsee nur mit kleinen Kähnen von geringer Tauchtiefe möglich würde.

Die Kanalisierung der Weser von Minden bis Bremen kann daher als besonders dringlich bezeichnet werden.

Auf dieser Strecke sind 8 Staustufen erforderlich, von denen 2 (Dörverden und Bremen) bereits vorhanden sind. Das Gesamtgefälle zwischen dem Oberwasser der obersten Staustufe Petershagen (+ 37 unter N. N.) und Oberwasser bei Hemeligen (+ 4,5 über N. N.) beträgt 32,5 m. Die einzelnen Stauhöhen schwanken zwischen 2,0 und 6,1 m.

Auch hier werden durch die Schleusenanlagen, die in Seitenkanäle gelegt werden, mehrere sehr scharfe Krümmungen abgeschnitten.

Die Gesamtkosten der Weserkanalisierung von Hann.-Münden bis Bremen werden nach Vorkriegspreisen betragen:

für die Strecke Hann.-Münden bis Hameln	78	Mill. Mark
„ „ „ Hameln bis Minden	41	„ „
„ „ „ Minden bis Bremen	70	„ „
zusammen	189	Mill. Mark

An elektrischer Kraft werden durch Errichtung von Kraftquellen an den einzelnen Staustufen im Jahresdurchschnitt gewonnen auf der Strecke

Hann.-Münden bis Hameln etwa	160	Mill. KWSt.
Hameln bis Minden „	107	„ „
Minden bis Bremen „	150	„ „
zusammen	417	„ „

Durch die Gewinnung der großen Mengen elektrischer Kraft sowie durch die Erhebung von Schiffahrtsabgaben ist eine Verzinsung des Anlagekapitals gewährleistet, sodaß die Weserkanalisierung als ein unbedingt ertragsicheres Unternehmen bezeichnet werden kann. In erster Linie ist hierzu die Kanalisierung der Teilstrecke von Minden bis Bremen berufen, die durch den Anschluß an den Mittellandkanal schiffahrtstechnisch und volkswirtschaftlich von besonderer Bedeutung ist. Aber auch die Kanalisierung der oberen Strecke darf nicht lange auf sich warten lassen. Erst durch die Kanalisierung der ganzen Weser kann die Verlängerung der Wasserstraße zum Main zur Wirklichkeit werden, die in hohem Maße der Schiffahrt wichtige Verkehrsbeziehungen erschließen, große Energiemengen der Bevölkerung zu billigsten Preisen zuführen und unsere Nordseehäfen so befruchten werden, daß sie den Wettbewerb der ausländischen Häfen aufnehmen können.

Meine Herren! Wie sehr unsere Hafenstadt Bremen der Unterstützung in ihrem schweren Konkurrenzkampf mit den ausländischen Häfen bedarf, wie sehr sie die Belebung durch die Binnenschiffahrt nötig hat, möchte ich Ihnen im folgenden Bilde zeigen, woraus Sie sehen, daß der Anteil der Binnenschiffahrt an dem Seegüterverkehr in Bremen nur 20 % beträgt, während 80 % auf die Eisenbahn übergehen. Im Vergleich mit Hamburg, wo der Anteil der Binnenschiffahrt schon 60 %, derjenige der Eisenbahn 40 % beträgt und im Vergleich mit Rotterdam, wo der Anteil der Binnenschiffahrt 90 % und derjenige der Eisenbahn 10 % beträgt, steht Bremen also weit zurück. Dies ist allein auf die ungeügende Leistungsfähigkeit der Weserwasserstraße zurückzuführen. Dem Verkehr entsprechend sind die Hafen- und Entladeanlagen eingerichtet.

Ein typisches Bild des Bremer Freihafens — ähnlich ist es in Bremerhaven — zeigt uns, daß drei Bahngeleise den Bahnverkehr vermitteln (in Hamburg höchstens ein Geleise) und lange teuere Ufermauern als Anlegestellen hergerichtet sind. Aehnlich ein Bild aus dem Freihafen II, der lang und schmal nur Liegeplätze an Ufermauern zeigt und keine Dyckdalben wie im Hamburger Hafen.

Wir sehen dann noch Bremerhaven mit Oberweserkähnen, die ohne Schwierigkeit mit Ausnahme weniger Tage bis Bremerhaven gelangen.

Ein weiteres Bild zeigt uns den Getreidepier im Hafen III Bremen, der den stärksten Binnenbahnverkehr an den Unterweserhäfen hat und ein letztes Bild den Kaibetrieb in Bremen, wo das Seeschiff am Kai entladen und vereinzelt ein Kahn außenbords für den Binnenschiffahrtsverkehr beladen wird. Die folgenden Bilder aus dem Oberwesergebiet mögen Ihnen die Schönheiten dieses Landes zeigen und Sie einladen zu einem Besuch und einer Fahrt auf dem herrlichen deutschen Strom, der seit der Beschränkung des Rheinverkehrs von zahlreichen Reisenden aufgesucht wird.

Meine Herren! Ich bin am Schlusse meiner Ausführungen. Ich habe mir erlaubt, Ihre Aufmerksamkeit auf Wasserstraßenpläne zu lenken, die nicht nur von großer entscheidender Bedeutung für das beteiligte Wesergebiet, sondern von nationaler Bedeutung für ganz Deutschland sind. Sind es doch Pläne, welche neben der so dringend notwendigen Verbesserung der Wasserstraßen werbende Anlagen schaffen, Anlagen, welche den Wiederaufbau Deutschlands stärken, sowie die Kredit- und Zahlungsfähigkeit erhöhen werden.

Gerade aus Ihren Kreisen, die Sie berufen sind, die Interessen der Binnenschiffahrt zu vertreten und zu fördern, erhoffen und erwarten wir regste Unterstützung, damit es uns möglich wird, wenigstens vorläufig die Weser-Kanalisierung, die Vollendung des Mittellandkanales, den Ausbau der Wasserkräfte an der unteren Fulda und unteren Werra durchzuführen. Sind doch das Reich und die Länder mehr denn je auf die tatkräftige Hilfe von privater Seite angewiesen. Das sind Aufgaben, welche wir in Angriff nehmen können, ohne unser Ziel der Nord-Süd- oder Diagonalverbindung aus dem Auge zu verlieren. Das sind Aufgaben, die der Mühe und Arbeit unserer Generation wert sind. Mit großer Befriedigung werden wir auf unsere Arbeiten zurückblicken können, wenn es gelingen sollte, den größten Teil unserer Arbeiten zur Ausführung zu bringen und damit die Wege für unsere weiteren Ziele geebnet zu haben.

Geheimrat Tourneau, Magdeburg: M. H.! Im Einverständnis mit dem Vorsitzenden des Werra-Kanalvereins gestatte ich mir als ältestes Mitglied des Werra-Kanalvereins dem Herrn Oberbaurat Innecken den herzlichsten Dank für seinen Vortrag auszusprechen.

Zugleich darf ich mir gestatten, einige kurze geschichtliche Ergänzungen zu dem Werdegang des Projekts zu machen:

Die Werra ist seinerzeit kanalisiert worden bis nach Treffurt für kleinere Schiffe. In den Jahren 1868/70 hat der verstorbene Landtagsabgeordnete Dr. v. Oertzen-Wernshausen sich dafür eingesetzt, daß die Werra schiffbar gemacht würde. Als ich seinerzeit in den Landtag eintrat, rief er bei mir an, für die Werra einzutreten, und ich machte mir seinen Gedankengang zu eigen. Ich ersah die Vorteile für das große Gebiet und regte zum ersten Male 1905 bei verschiedenen interessierten Körperschaften, Regierungen und Städten die Werraschiffbarmachung an. Im Jahre 1906 wurde der Werra-Kanalverein gegründet und der Herr Senator Meyer-Hameln zum Vorsitzenden ernannt. Unter seiner umsichtigen Führung

wurde das Projekt bedeutend gefördert und gestaltete sich schließlich zu dem großen Plan, wie er heute als fertiges Projekt vorliegt.

Im Jahre 1907 waren die Verhältnisse so weit gediehen, daß ich als erster im Abgeordnetenhause öffentlich für das Projekt eintreten konnte. Ich habe das dann in einer Reihe von Jahren wiederholt getan und wurde später sekundiert von Abg. Wendlandt und bin später für das größere Projekt eingetreten. Wir fanden großes Entgegenkommen bei dem Minister für öffentliche Arbeiten, Herrn Dr. Breitenbach, ferner bei dem leider zu früh verstorbenen Herrn Ministerialdirektor Dr. Sympher und Exzellenz Peters. Leider waren den Herren durch den Mittellandkanal damals die Hände gebunden. Am 23. August 1908 erklärte Prinz Ludwig von Bayern im Deutschen Schulschiffverein, daß die Herren aus dem Norden Bayern unterstützen möchten, damit es dem Weltverkehr, der Nord- und Ostsee, angeschlossen werde. Im folgenden Jahre fand eine Konferenz in Koburg statt, bestehend aus den beiden engeren Vorständen des Werra-Kanalvereins, dem ich damals angehörte, und des bayrischen Kanalvereins. In den längeren Verhandlungen legte Exzellenz v. Schuh, der Vorsitzende des bayerischen Kanalvereins, den Endpunkt des Donau-Main-Kanals auf Fischberg bei Bamberg. Hierdurch war uns die Unterlage zu unserem Projekt gegeben, dessen Ausarbeitung in liebenswürdiger Weise Herr Baurat Contag übernahm. Gleichzeitig nahm sich der Binnenschiffahrtsverein unter Führung des verehrten früheren Vorsitzenden, des Herrn Prof. Dr. Flamm, der Sache an. Es fand eine Sitzung des großen Ausschusses in Koburg statt, in der der Herzog, der Prinz Ludwig von Bayern, der bekanntlich auf die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse einen großen Einfluß hatte, teilnahm, und der hohe Herr sprach sich sehr entgegenkommend über unser Projekt aus. Es wurde dann in kurzer Reihenfolge auch in Meiningen eine Ausschußsitzung anberaumt, bei der ich den Vortrag über das Projekt hielt. Durch die Bestrebungen des Kanalvereins wurde das Interesse in weite Kreise, in alle Windrichtungen getragen und das Projekt nahm allmählich eine immer festere Gestalt an. Dann traten aber unerwartete Schwierigkeiten ein, es kam der unglückselige Krieg, der auf Jahre hinaus das Projekt stagnieren ließ, doch gelang es in mühevoller Arbeit, die Schwierigkeiten zu beheben, es wurde eine finanzielle Grundlage erreicht und ferner wurde erreicht, daß das Bauamt in Eisenach gegründet wurde, dem Herr Oberbaurat Innecken vorstand. Wir sind Herrn Oberbaurat Innecken und seinen Mitarbeitern zu ganz besonderem Danke verpflichtet für die Unsumme von Arbeit, die sie in den wenigen Jahren geleistet haben (Bravo!) und daß sie das Projekt zum Abschluß gebracht haben. Wir sind aber auch verpflichtet, den herzlichen Dank auszusprechen allen denen, die im Interesse der Kanalisierung der Werra gearbeitet haben. Vor allem muß ich da meinen herzlichen Dank aussprechen dem Herrn Vorsitzenden des Binnenschiffahrtsvereins, Generaldirektor Dr. Ott, daß er kurz nach der Vollendung des Projekts gestattet hat, daß es in die Oeffentlichkeit gebracht wird. Dadurch hat er bewiesen, daß er es für ein überaus wichtiges Projekt hält, welches geeignet ist, die nationale Festigung Deutschlands zu erzielen, einen Wiederaufbau, ein neues Blühen und Gedeihen Deutschlands. (Bravo!) Wir leben ja in traurigen Zeiten, mögen sie sich bald bessern und möge es mir noch vergönnt sein, das zu erleben, was ich von vornherein erstrebt habe, daß die blauweißen bayrischen Wimpel in Bremerhaven wehen mögen. (Bravo!)

Regierungs- und Baurat Dr. Teubert, Mannheim: Der Herr Vortragende hat auf die große Bedeutung hingewiesen, die bei der Ueberwindung der großen Gefälle-Höhen der neuen Weserkanäle den Schiffshebewerken zukommt. Daß für die großen Gefälle von über 20 m die Schachtschleusen nicht geeignet sind, weder hinsichtlich der technischen Bauausführung, noch bezüglich des Wasserverbrauchs, ist bekannt; und das Hebewerk eignet sich besonders für die großen Höhen von 30—50 m. Diese Frage, welches von den zahlreichen, in den letzten Jahren vorgeschlagenen Schiffshebewerken das geeignetste hierfür sein dürfte, scheint noch nicht geklärt zu sein. Ich erlaube mir, Ihre Aufmerksamkeit auf diese Frage zu lenken, obwohl ja diese Weserkanäle im Augenblick noch nicht gebaut werden dürften, weil wir unsere letzten Heller für andere Sachen nötiger haben. Es sind aber z. B. bei Niederfinow am Hohenzollernkanal, und bei Magdeburg, beim Abstieg des Mittellandkanals zur Elbe Schiffshebewerke von 36 bezw. 20 m Gefälle vorgesehen, über deren System zurzeit noch nichts bekannt geworden ist. Ob Schiffshebewerke oder geneigte Ebenen, oder welches System am geeignetsten ist, — diese Frage ist, wie gesagt, noch nicht geklärt. Und nun ist im letzten Jahre ein neues System aufgetaucht, nämlich das Schiffshebewerk mit Trockenförderung (Baurat Klönne, Rheinmetall). Ich möchte mich kurz darüber äußern. Es handelt sich darum, daß die Schwierigkeiten mit den im Verhältnis zur Nutzlast großen bewegten Massen der Abschließung des Troges und der Ausspiegelung vermieden werden, dadurch, daß das Schiff aus der einen Haltung in die andere befördert wird, indem man es auf eine Plattform setzt, die kranartig gehoben und fortbewegt wird. Dabei fallen die Schwierigkeiten fort, die die Abdichtung und die Bewegung der großen Gewichte mit sich bringen, die Fundierung wird einfacher, Kanalbrücken etc. werden erspart, der ganze Betrieb wird einfacher und sicherer. Außerdem werden die Anlagekosten ganz bedeutend geringer als bei Hebewerken mit Naßförderung.

Es waren zuerst Bedenken laut geworden seitens Reedereien und Versicherungsgesellschaften in der Richtung, daß nicht so sehr bei den eisernen, wohl aber bei den hölzernen Fahrzeugen eine Durchbiegung des Bodens eintreten könnte durch das Aufsetzen auf die Plattform und daß die Schiffe dadurch in ihrer Festigkeit beeinträchtigt würden. Die Bedenken sind auch vom Reichsverkehrsministerium entgegengehalten worden und das hat die betr. Firmen, August Klönne-Dortmund, die Rhein. Metallwaren- und Maschinenfabrik Düsseldorf und die A.E.G. veranlaßt, eine Einrichtung der Plattform vorzunehmen derart, daß die Plattform in einzelne Tafeln zerlegt und durch hydrauliche selbstwirkende Einrichtungen vollkommen der Form des Schiffsbodens angepaßt wird. Die Plattform bildet so gewissermaßen eine Matritze, eine Form, in der das Schiff vollkommen die gleiche Lage hat wie im Wasser, sodaß eine Beanspruchung der einzelnen Verbände längs und quer nicht mehr eintreten kann. Die vorgeschrittene Zeit erlaubt es mir nicht, näher darauf einzugehen. Ich bitte Sie aber, in der heute verteilten Zeitschrift „Schiffbau“ den Leitartikel lesen zu wollen und daraus zu entnehmen, daß dieses Hauptbedenken fortgefallen ist. Dazu darf ich noch kurz bemerken, daß nach Bekanntwerden dieser neuen Plattformausbildung die Stellungnahme führender Fachleute aus der Flußschiffahrt, der Versicherung und dem Schiffbau, z. B. auch aus dem Germanischen Lloyd, die sich zunächst skeptisch geäußert hatten, jetzt durchaus zugunsten des Hebewerkes Klönne-Rheinmetall ausgefallen ist. Ich möchte hier nur den Wunsch äußern, daß bei dieser Frage, von der nicht nur betriebstechnisch, sondern auch finanziell der Ausbau unserer Wasserstraßen in hohem Maße abhängt, unvoreingenommen eine Prüfung, d. h. ein Durchkonstruieren dieses neuen Vorschlags vorgenommen werden möchte. (Bravo!)

Direktor Schlüter, Minden: M. H.! Der Plan, die deutschen Nordseehäfen mit dem Main bezw. mit

der Donau zu verbinden, wie er uns soeben von dem Herrn Vortragenden skizziert worden ist, ist von einer solch außerordentlichen Bedeutung für unser ganzes Wirtschaftsleben, daß man nur wünschen kann, daß dieser Plan recht bald verwirklicht werden möchte. — Ich will nun auf die verschiedenen Linienführungen, die möglich sind, nicht eingehen, aber auf einen Punkt möchte ich nochmals hinweisen, auf den auch der Herr Vortragende bereits hingewiesen hat und möchte ihn unterstreichen: Voraussetzung für die Durchführung dieses Plans ist und bleibt eine leistungsfähige Wasserstraße, die Weser. Diese Leistungsfähigkeit ist, wie der Herr Vortragende auch bereits betont hat, zurzeit nicht da. Besonders im Sommer, bei länger anhaltender Dürre geht der Verkehr bei den niedrigen Wasserständen derartig zurück, daß die Schiffe nur zu einem geringen Teil, bis zu einem Viertel ihrer wirklichen Tragfähigkeit, ausgenutzt werden können. Man hat ja allerdings Abhilfe zu schaffen versucht, und zwar durch den Bau von Talsperren. Aber die Erfahrung hat doch gelehrt, daß damit das Ziel nicht zu erreichen ist, sondern daß es nur erreicht werden kann durch eine Kanalisierung der Weser. Auch hierfür sind die Vorarbeiten schon in die Hand genommen, und die Untersuchungen haben ergeben, daß die Vorbedingungen für eine Kanalisierung der Weser außerordentlich günstig sind, sowohl in bautechnischer wie auch ganz besonders in wirtschaftlicher Hinsicht. Durch die zu gewinnenden Wasserkräfte können die Baukosten fast ganz oder jedenfalls doch zum größten Teil gedeckt werden, und deshalb ist es wünschenswert, daß ein solches Projekt recht bald in Angriff genommen wird, zumal damit eine ausreichende Arbeitsgelegenheit geschaffen wird für die vielen Arbeitslosen. Man darf sich aber nicht darauf beschränken, nur die Weser streckenweise zu kanalisieren, sondern man soll festhalten an einer vollen Kanalisierung der Weser von Bremen bis Hann.-Münden. Erst dann werden wir dem Ziele näherkommen, das wir alle erstreben, der Verbindung der deutschen Nordseehäfen mit der Donau über die Weser, Werra-Main. (Bravo!)

Die Binnenschiffahrt in Rußland.

Von Professor V. E. Timonoff, Leningrad.

Die Binnenwasserstraßen des europäischen Rußlands mit Ausnahme von Finnland enthalten nach den Nachweisungen des Ministeriums der Wegekommunikation, die im Jahre 1907 veröffentlicht wurden, vor dem Weltkrieg 221 583 Werst[1]) an Strömen, Flüssen, Kanälen und Binnenseestraßen. Hierin sind vor allem Teile, die flöß- und schiffbar sind, mit einer Gesamtlänge von 168 278 Werst eingeschlossen und wie folgt verteilt:

	Länge in Werst
1. Die flößbaren Wasserstraßen, auf denen Holz in ungebundenem Zustand geflößt wird	61 021
2. Die flößbaren Wasserstraßen, auf denen Holz in gebundenem Zustand geflößt wird	49 895
3. Die zu Tal schiffbaren Wasserstraßen	15 752
4. Die in beiden Richtungen schiffbaren Wasserstraßen	41 610

Dampfschiffahrt fand auf 29 471 Werst statt.

Zur Verbindung der Wasserstraßen der verschiedenen Stromgebiete dienen im europäischen Rußland künstliche Verbindungssysteme aus kanalisierten Flüssen und Kanälen. Das Mariensystem, das Tichwinsay- und das Wischnevolsky-System verbinden die Wasserstraßen der Stromgebiete der Wolga und der Newa, also das Kaspische Meer mit dem Baltischen, während das System des Herzogs Alexander von Württemberg die Wasserstraßen der Dwina mit der Scheksna, die einen Teil des Mariensystems bildet, und folglich das Weiße Meer mit dem Baltischen und Kaspischen Meer verbindet. Die Systeme Dnjepr-Bug, Oginski und das der Beresina verbinden die Wasserstraßen des Schwarzen Meers mit denen des Baltischen, wobei das System Dnjepr-Bug den Dnjepr mit den Wasserstraßen der Weichsel, das Oginski-System mit den Wasserstraßen des Njemen und das Beresina-System mit dem des Dünastroms verbindet.

Die Binnenstraßen des Asiatischen Rußlands bestanden nach den Nachweisungen des Ministeriums der Wegekommunikation von 1907 aus 188 Flüssen mit einer Gesamtlänge von 110 338 Werst, 4 Seen mit einer Gesamtlänge nach den Dampfschiffahrtslinien von 1060 Werst und einem Kanal von 7 Werst Länge, im ganzen also 111 405 Werst. Die Gesamtlänge verteilt sich folgendermaßen:

	Werst
1. Flößbare Wasserstraßen, auf denen nur Flößereibetrieb stattfindet	35 639
2. Wasserstraßen, auf denen Flößerei und Schiffahrt stattfindet	2 172
3. Wasserstraßen, auf denen Schiffahrt in beiden Fahrrichtungen stattfindet	45 005

Dampfschiffahrt wurde auf einer Länge von 34 501 Werst betrieben, darunter auf 20 502 Werst Personendampferverkehr.

Unter allen künstlichen Wasserstraßen Rußlands hat das Mariensystem die größte Bedeutung. Es ist zugleich das am besten ausgebaute. Es besteht aus 443 Werst gegrabener Kanäle, 216 Werst kanalisierter Flüsse und hat eine Länge von 1.018 Werst von Robinskbos bis Leningrad (St. Petersburg). Die Schiffe, die auf dem Mariensystem verkehren, haben eine Länge von 35 und eine Breite von 4 5 Ssaschen und einen Tiefgang von 10/4 Arschin-0,83 Ssaschen[2]) als Maximum, bedingt durch die Dimensionen der Schleuse; ihre Tragfähigkeit ist ungefähr 1000 t[3]).

Im Jahre 1909 wurde im Auftrage der Reichsduma im Ministerium der Wegekommunikation eine spezielle Kommission unter dem Vorsitz des Verfassers ins Leben gerufen, um einen einheitlichen Plan für die Verbesserung und Entwicklung der Wasserstraßen festzulegen. Dieser Plan wurde im Jahre 1911 veröffentlicht.[4]) Er enthält verschiedene systematische Arbeiten auf den Flüssen und Kanälen für eine Gesamtsumme von ca. 222 Millionen Goldrubel, verteilt auf die Jahre 1912—16. Sein wichtigster Punkt bildet der Bau eines Verbindungs-Systems zwischen Wolga im europäischen Rußland und Ob im asiatischen.

Von den in dem Plan vorgesehenen Arbeiten gelangte nur ein geringer Teil zur Ausführung, unter anderem der Umbau des Herzogs von Württemberg-Systems für

[1]) 1 Werst = 10,67 km

[2]) 1 Ssaschen = 1/500 Werst oder 2,13 m oder 3 Arschin.

[3]) Nähere statistische und technische Angaben über russische Binnenschiffahrt vor dem Weltkriege siehe in der „Uebersicht der Binnenschiffahrt in Rußland" veröffentlich von dem Ministerium der Wegekomunikation unter der Leitung des Verfassers dieses Artikels, dargeboten den Mitgliedern des XI Internationalen Schiffahrts-Kongresses im Jahre 1908.

[4]) Bericht der Kommission für das Jahr 1910—11.

Schiffe des Marien-Systems. Die übrigen Projekte mußten infolge des Krieges aufgegeben werden.

Infolge des Weltkrieges hat sich durch Abtretung an die neu gebildeten Grenzstaaten auch die Länge der Wasserstraßen um 4936 Werst für schiffbare Strecken und um 17;575 Werst für flößbare Strecken vermindert.[5])

Der Krieg und die Ereignisse, die ihm folgten, haben auch die Verhältnisse der Wasserstraßen nicht unbedeutend verschlimmert.[6]) Die Baggerarbeiten, welche zur Erhaltung der notwendigen Tiefen auf den Flüssen dienen,[7]) konnten nicht in genügendem Maße ausgeführt werden, ebenso die Unterhaltungsarbeiten der Werke auf den kanalisierten Flüssen und Kanälen.

Die Herstellung der Vorkriegsverhältnisse auf den Wasserstraßen Rußlands soll nach den Berechnungen der Zentralverwaltung des Wassertransports ca. 24 Millionen Goldrubel kosten.[8])

Neu geplante Arbeiten auf den Flüssen werden jetzt womöglich mit der Eektrifikation der Umgegend des Wolkhoff-Flusses verbunden. Eine mächtige Anlage dieser Art ist zurzeit im Bau begriffen. Sie hat eine Wasserkraft-Stärke von 80 000 H.P. und eine Schiffahrtsschleuse. Der elektrische Strom wird in Leningrad für verschiedene Zwecke verwendet.

Zum Schluß muß erwähnt werden, daß die ganze Binnenschiffahrtsflotte nationalisiert und vom Staat selbst betrieben wird.

[5]) Siehe K. A. Akuloff, Wassertransport 1924 N. I.

[6]) Id

[7]) V. E Timonst und G. H. Kleiber, Verbesserung der Flüsse XI Internationaler Schiffahrts-Kongress 1912.

[8]) Siehe K. A. Akuloff, Wassertransport 1924 N. I.

Eine deutsche Verkehrsausstellung in München 1925.

„Die Aenderung der Grundlagen der Wirtschaft durch den Vertrag von Versailles zwingen das deutsche Volk mehr denn je, alle Arbeit wirtschaftlich und intensiv zu gestalten. Vorbedingung dafür ist ein Verkehrswesen, das auf höchster Stufe steht. Erst wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, kann die Gütererzeugung bei konkurrenzfähigen Preisen so gesteigert werden, daß der deutschen Industrie der zu ihrem Leben notwendige Anteil an der Weltproduktion gesichert wird.

Große volkswirtschaftliche Ziele erheischen die Mitarbeit der ganzen Nation. Weiteste Volkskreise müssen von der Ueberzeugung durchdrungen werden, daß der Aufbau der deutschen Seeschiffahrt, der deutschen Binnenschiffahrt, der deutschen Eisenbahnen, sowie aller übrigen im Wirtschaftsleben notwendigen Verkehrsmittel das Interesse jedes Einzelnen berührt. Um dem deutschen Volk die Bedeutung des Verkehrswesens in der Volkswirtschaft vor Augen zu führen, um zu zeigen, welche wirtschaftliche Tragweite eine Verbesserung des Verkehrswesens für den Wiederaufbau in sich birgt, wird im Jahre 1925 die Deutsche Verkehrsausstellung in München stattfinden. Die Ausstellung umfaßt alle Gebiete des Verkehrswesens und weist gleichzeitig die Zusammenhänge auf, die zwischen den einzelnen Verkehrsarten und zwischen Verkehr und Wirtschaft bestehen. Folgende Gebiete seien besonders genannt:

1. Landverkehr (Eisenbahnen, Straßenbahnen. Straßenverkehrsmittel aller Art),
2. Wasserverkehr (Binnen- und Seeschiffahrt),
3. Luftverkehr,
4. Post, Telegraphie, Fernsprecher und Funkwesen.

Soll das Ziel der Ausstellung, das Beste vom Besten zu bringen, erreicht werden, so muß aus dem ungeheuren Stoffe eine sorgsame Auswahl getroffen werden. Aufgabe der Ausstellungsleitung, die sich aus Fachmännern aller Richtungen zusammensetzt, wird es sein, diese Sichtung so vorzunehmen, daß der beabsichtigte systematische Aufbau gewahrt bleibt.

Für die Durchführung der Ausstellung steht das städtische Ausstellungsgelände auf der Theresienhöhe in München zur Verfügung mit einer Gesamtfläche von 240 000 qm, darunter 6 Hallen mit 21 000 qm. Die Verschiedenartigkeit der Ausstellungshallen und der vorhandenen sonstigen Bauten des Geländes ermöglicht eine große Mannigfaltigkeit der Vorführungsart mit dem besonderen Vorzug, daß eigene Bauten und die damit verbundenen Kosten im allgemeinen erspart werden können.

Die Ausstellung soll in der Zeit zwischen Juni und Oktober 1925 abgehalten werden. Eine große Zahl von Fachvereinen hat bereits beschlossen, ihre Jahresversammlungen im Zusammenhang mit der Deutschen Verkehrsausstellung 1925 in München abzuhalten.

Daß die Ausstellung trotz der größten Bedrängnis des deutschen Volkes in Angriff genommen und von allen beteiligten Kreisen tatkräftig unterstützt wird, sei ein Zeichen dafür, daß Deutschland bestrebt ist, mit eisernen Willen in friedlichem Wettbewerb seine Stellung als Kulturoolk Europas zu erhalten und auszubauen."

Mit diesem vom Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, Reichspostministerium, Abteilung München, Bayer. Staatsministerium des Innern, Bayer. Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe, Stadtrat der Landeshauptstadt München unterzeichneten Manifeste wurde der Plan einer großen deutschen Verkehrsausstellung dem breiteren Kreise der Oeffentlichkeit bekanntgegeben.

Das Direktorium der Verkehrsausstellung, bestehend aus 5 Präsidenten, dem Leiter des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, Herrn Staatssekretär v. Frank, dem 2. Bürgermeister der Landeshauptstadt München, Herrn Hofrat Dr. Küfner, dem Leiter des Reichspostministeriums, Abteilung München, Herrn Staatssekretär Dr. Schätzel, dem Präsidenten des Vereins deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen, Mitglied des Reichswirtschaftsrates. Herrn Dr. Wussow, hatte bereits für den 30. Juni die Vertreter der Reichs-, Landes- und Gemeindebehörden, der gesamten deutschen Industrie sowie der Spitzenverbände zu einer Vorbesprechung über diese große Deutsche Verkehrsausstellung in den Festsaal des Münchener Rathausese geladen.

Staatssekretär Dr. Ritter v. Frank entwickelte bei dieser Gelegenheit die Ziele des Unternehmens, das in unserer Zeit der Geldknappheit und der schweren äußeren Sorgen auf den ersten Anblick bedenklich erscheinen möge, wies aber darauf hin, daß die unter noch schlimmeren Auspizien stattgefundene Gewerbeschau im Jahre 1922 ein glänzendes Ergebnis gehabt habe. Es steht fest, daß wir Deutschen auch heute noch an der Spitze des Verkehrswesens marschieren, während die anderen Völker die Gelegenheit, ihre zeitweilige Ueberlegenheit zu festigen, nicht auszunutzen gewußt haben. Die deutsche Mission dieser Ausstellung sei, Deutschland und dem Auslande den Wert eines geschlossenen Deutschen Reiches vor Augen zu führen. Außerdem hungert unser Land geradezu nach sichtbaren Beweisen neuen Unternehmungsgeistes, und so wird sich in der Verkehrsausstellung, die zeitlich mit der Eröffnung des Deutschen Museums in München stattfinden

soll, die Parole verkörpern: „Arbeiten und nicht verzagen".

Das Ehrenpräsidium der Ausstellung haben als Vertreter des Reiches der Reichsverkehrsminister und Reichspostminister, die Präsidenten des Reichstags und Reichswirtschaftsrats, als Vertreter Bayerns der Ministerpräsident, der Handelminister und der Präsident des Landtags, als Vertreter der Stadtverwaltung München der erste der Wissenschaft, die mit dem Verkehrswesen in Beziehung stehen, Aufnahme finden. Unter großem Beifall wurde die Mitteilung des ersten Bürgermeisters Schmid-München entgegengenommen, wonach der Stadtrat München einstimmig beschlossen hat, der Ausstellung einen Kredit von 400 000 Goldmark und einen Zuschuß von 150 000 Goldmark zu gewähren.

Die Leitung der Fachgruppe Binnenschiffahrt ist dem Reg.-Baurat im Bayer. Staatsministerium des Innern, Herrn Haußmann, übertragen worden. Für die Abteilung Binnenschiffahrt ist folgendes Programm vorgesehen, das allerdings nur einen ganz allgemeinen Umriß über die in Frage kommenden Gebiete geben soll, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu machen.

Gruppe I: Entwicklung der Binnenschiffahrt in den letzten 50 Jahren.

Darstellungen der Entwicklung und des derzeitigen Umfanges des Gesamtnetzes der deutschen Binnenwasser-Bürgermeister übernommen. In einem Ehrenausschuß werden bedeutende Männer des Handels, der Industrie und straßen — bestehende, im Bau befindliche, geplante Anlagen — samt Angabe der für die einzelnen Wasserstraßen in Betracht kommenden Maximalschiffsgrößen. Statistische Angaben über die Größe der Binnenschiffahrtsflotte an Schleppkraft und Frachtraum sowie der Abgabe von Schleppkraft und Schiffsraum auf Grund der Bedingungen des Versailler Vertrages und durch die stattgehabten Beschlagnahmungen.

Gruppe II: Entwurf und Bau von Anlagen für Kanal-, Fluß- und Binnenseeverkehr einschl. der Baustoffe, Maschinen und Werkzeuge.

Darstellung von Stromregulierungsbauten zum Zwecke der Schiffbarmachung von Flußläufen, Flußkanalisierungswehre (Walzen-, Segment-, Trommel-Schützenwehre). Fischpässe, Vorrichtungen zum Umsetzen von Kähnen vom Ober- ins Unterwasser und umgekehrt. Kanäle und ihre Nebenanlagen. Querschnitte im Abtrag und Auftrag. Dichtung und Schutz gegen Beschädigung. Kanaltunnels, Kanalbrücken, Entlastungseinrichtungen, Sicherheitstore, Dücker zur Kreuzung von Wasserläufen. Anlagen zur Deckung des Wasserbedarfs der Kanäle (Talsperren, Ueberleitungen usw.). Anlagen zur Ueberwindung der Höhenunterschiede an Kanälen, Schleusen (Schleppzugschleusen mit und ohne Mittelhaupt, Sparschleusen, Schachtschleusen, Kuppelschleusen, Schleusentreppen). Verschiedene bauliche Gestaltung der Schleusenkammern (Kammermauern, geböschte Wände, Ausbildung der Schleusenhäupter und Umläufe). Schleusentore (Stemm-, Hub-, Klapp-, Schiebetore usw.). Umlaufverschlüsse (Zylinder, Rollkeilschützen usw.).

Schiffshebewerke mittels Preßluft, Schwimmer, Gegengewicht, Ausleger, schiefer Ebene usw.

Landeanlagen: Kaianlagen, Ufermauern, Molen, Hafenanlagen, Drehbecken und Wendeplätze (Pläne und Modelle). Anlegevorrichtungen (Dalben, Poller usw.).

Gruppe III: Betriebseinrichtungen und Signale.

Flußeinteilungszeichen, Fahrwassermarkierung (Bojen, Schwimmer, Lichtzeichen), Signal- und Wahrschaustationen, Lotsendienst. Pegel aller Art (Latten-, Schwimmer-, Schreib-, Fernmeldepegel, Druckluftpegel, elektr. Pegel), Wasserstandsmeldeeinrichtungen.

Leinpfad, Treidelwege, Treideleinrichtungen für mechanische und elektrische Treidelei.

Klapp-, Hub-, Drehbrücken, Schiffsbrücken mit ausfahrbaren Jochen.

Vorrichtungen der Kettenschiffahrt: Ketten, Verankerungen, Kettenschlösser.

Schleusenbetrieb: Handbetrieb, hydraulischer, pneumatischer, elektrischer, gemischter Betrieb.

Gruppe IV: Verkehrsmittel, einschl. der Ausrüstungsgegenstände.

Dampfschlepper, Schiffe für Personenbeförderung, Kettendampfer, Boote mit elektrischen und Explosionsmotoren. Frachtschiffe aus Holz, Eisen, Eisenbeton, Spezialschiffe für die Beförderung bestimmter Gegenstände (Oele, feuergefährliche Gegenstände). Ansichten, Risse, Angaben über Größenverhältnisse und Schleppkraft.

Einrichtungen und Ausrüstung der Schiffe:

a) Schleppschiffe: Raumeinteilung, Kesseleinrichtungen, Dampfmaschinen, Motoren, Anordnung der Fortbewegungsmechanismen (Schrauben, Wasserräder usw.), Steuervorrichtungen, Steuerruder (Flettnerruder usw.).

Sonstige Einrichtungen der Schiffe: Anker, Ketten, Taue, Kräne, Hebezeuge, Winden, Spills, Verständigungsmittel (Sprachrohre, Schiffstelegraphen, Laternen, Flaggen und sonstige Signale.

b) Schleppkähne: Raumeinteilung, Vorrichtungen zum Verstauen der Ladung, Wohnräume, Steuereinrichtungen, Einrichtungen zur Trinkwasserversorgung, zur Befestigung der Kähne usw.

Rettungseinrichtungen.

Gruppe V: Anlagen für Bau und Instandhaltung der Verkehrsmittel.

Schiffs- und Maschinenbauwerkstätten, Werften, Hellinge, Docks, Schiffsaufzüge, Bootswerften, Geräte zum Heben gesunkener Schiffe, Bergungsgeschirre, Vorrichtungen zum Dichten lecker Schiffe, Tauchergeräte.

Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt wird sich die eifrigste Förderung und Unterstützung der Vorarbeiten zu dieser großen Deutschen Verkehrsausstellung zur Ehrenpflicht machen. Wir haben dies auch der Leitung der Ausstellung in einem Telegramm kundtun lassen, in dem wir unseren 2. stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Staatsrat Dr. von Großmann, München, baten, uns in der Vorbesprechung zu vertreten.

Ein neues Verfahren der Sachwerterhaltung.

Von Regierungsrat Dr. Mario Krammer, Berlin.

Für unsere Volkswirtschaft ist neben der Steigerung der Produktion die Erhaltung der Substanz oberstes Gebot. Alles, was einer rationellen Werkerhaltung näher führen kann, verdient aufmerksame Beachtung und kritische Prüfung. Es sei daher auch an dieser Stelle auf ein neues, in der Praxis und Theorie bereits angewandtes und erörtertes Verfahren hingewiesen, das die Versicherung erstmalig in den Dienst der Werkerhaltung stellt.

Jeder Versicherung liegt der Begriff einer Gefahr zu Grunde. Diese Gefahr kann verschiedener Natur sein. Es kann sich um Schäden handeln, die durch Elementarereignisse wie Feuer, Hagel oder um solche, die durch den

unberechtigten Eingriff von menschlicher Seite (Einbruch, Diebstahl) oder endlich um solche, die durch Unfälle hervorgerufen werden. Außer diesen, von außen her an die Objekte herantretenden Gefahren werden sie noch von anderen bedroht, die man früher versicherungsmäßig nur bei Menschen zu erfassen gesucht hat. Es sind die inneren Gefahren oder schleichenden Schäden, die durch Alter und Abnutzung entstehen und — bildlich gesprochen — zu Krankheit und Tod führen. Sie unterscheiden sich von jenen anderen dadurch, daß jene eintreten können, aber nicht eintreten müssen, während diese mit Bestimmtheit sich einmal geltend machen werden, ohne daß man den Zeitpunkt ihres Eintritts und den Umfang ihrer Folgen im voraus übersehen könnte.

Eine Erweiterung des Versicherungsgedankens und eine „Vertiefung des Gefahrbegriffes" nach dieser Richtung hin hat die sogenannte Sachlebensversicherung gebracht. Wie ihr Name sagt, nimmt sie an, daß die produktiven Objekte der Volkswirtschaft organische Wesen sind, die, wie der Mensch einen natürlichen Lebensverlauf haben, der von Krankheit bedroht ist und mit dem Tode endigt. Durch die Sachlebensversicherung wird gegenüber den Schäden, die während der Lebensdauer eines Objektes eine Minderung und den schließlichen Verlust seiner Gebrauchsfähigkeit herbeiführen, ein Versicherungsschutz gewährt.

In der Praxis ist die Sachlebensversicherung bei Häusern, Maschinen, Kraftfahrzeugen und Schiffen in Anwendung. Auch in der wissenschaftlichen Literatur ist diese Neuerung auf dem Gebiete des Versicherungswesens nach verschiedenen Seiten hin untersucht, ihr juristischer Charakter und ihre volkswirtschaftliche Tragweite eingehend gewürdigt worden. Ich verweise auf die Aufsätze von Professor Dr. Karl Geiler-Heidelberg in der Juristischen Wochenschrift, Dezember 1923, von Professor Dr. E. Bruck im Schiffahrtsjahrbuch 1923, auf die Mitteilungen der Handelskammer Berlin vom Januar 1923, auf den einschlägigen Abschnitt in Professor A. Manes' Werk über Versicherungswesen.

Wir beschränken unsere Betrachtung hier auf die für die Schiffsversicherung geltenden Grundsätze. Bekanntlich ist ein Schiff durch die Kaskoversicherung schon seit langem gegen Unfälle (Totalverlust, Havarien, Kollisionen) geschützt. Neben dieser alteingeführten Versicherungsart tritt jetzt die Schiffslebensversicherung als deren Ergänzung. Bei ihr erhält der Schiffseigner am Ende der Versicherungsdauer die Mittel für ein neues Fahrzeug an Stelle des alten, er wird gleichzeitig während der Dauer der Versicherung gegen Betriebsschäden geschützt und somit setzt sich die Versicherungssumme zusammen aus den Beträgen für Reparaturzwecke und einem weiteren Betrag, der dem Wert des Schiffes zur Zeit des Vertragsabschlusses entspricht. Daraus ergibt sich, daß auch bei Verbrauch der Reparaturbeträge die zum Ersatz des Schiffes bestimmte Summe unangetastet bleibt und demnach die Prämie hier — im Gegensatz zu den sonstigen Sachversicherungszweigen — niemals à fond perdu gezahlt wird. In ihren beiden Funktionen, in dem Schutz gegen Betriebsschäden und in dem gegen Entwertung und Abnutzung bringt diese Versicherung etwas Neues. Denn gegen Betriebsschäden an Schiffen, die unregelmäßig auftreten und hohe Kosten verursachen können, gab es bis jetzt keinen Versicherungsschutz. Es kommt hier unter anderem die Ausbesserung des beschädigten Schiffskörpers oder einzelner selbständiger Schiffselemente (Kessel, Maschinen, Pumpen u. dergl.), aber auch der zur Erhaltung des Schiffes erforderliche Ersatz von einzelnen unbrauchbar gewordenen Bestandteilen und Ausrüstungsgegenständen des Schiffskörpers und der Schiffselemente in Frage. Auf Grund vorher vereinbarter, periodischer Besichtigungen durch Sachverständige werden die zur Erhaltung der Fahrtüchtigkeit notwendig erscheinenden Reparaturen festgesetzt. Die sich hieraus ergebenden Kosten werden von der Gesellschaft ersetzt, ebenso ferner die Kosten solcher Reparaturen, die zwischen zwei periodischen Besichtigungen eintreten.

Abgesehen davon faßt dieVersicherung den Fall der Betriebsunwürdigkeit eines Schiffes ins Auge. Wie die Betriebsschäden einer Krankheit, so kann man die Betriebsunwürdigkeit dem Tode des Fahrzeugs vergleichen. Es soll gegen jede Störung seiner Betriebsfunktion und gegen deren Erlöschen geschützt werden. In allen Fällen handelt es sich wohlgemerkt nie um Schäden, die durch Unfälle, sondern immer nur um solche, die durch Abnutzung hervorgerufen sind. Die Versicherungsdauer wird auf Grund fachmännischer Prüfung des Zustandes der Schiffe unter Berücksichtigung ihrer Verwendungsart bestimmt.

Trotz gewisser Aehnlichkeit mit der Technik der Lebensversicherung ist die Schiffslebensversicherung auf Grund der oben angeführten wissenschaftlichen Literatur als eine Sachschadensversicherung anzusprechen, da die Versicherungssumme nicht beliebig bemessen werden kann, sondern vom Wert des Schiffes abhängig ist, und ebenso wie die Prämie bei einem Sinken bezw. Steigen des Wertes der Schiffe oder der Preise für Material und Löhne herauf- oder herabgesetzt werden kann.

Wenn während der Versicherungsdauer Totalverlust oder Verschollenheit des Schiffes eintritt, wird die Abgangsentschädigung gezahlt.

Man hat bisher schon die Tatsache einer allmählichen Wertminderung der Objekte erkannt und diesem Umstande durch das System der Abschreibungen Rechnung zu tragen gesucht. Jedoch werden die darauf entfallenden Quoten fast immer willkürlich, entsprechend der jeweiligen Geschäftslage, angesetzt. Zudem bedeutet die Abschreibung nur eine Buchung des Entwertungsvorganges mit negativer Wirkung. Eine wirkliche „Werkerhaltung" liegt erst dann vor, wenn die für Reparaturen und Ersatzbeschaffung nötigen Beträge den flüssigen Betriebsmitteln entnommen werden. Aber da, wo positive Rücklagen gemacht werden, arbeiten sie weiter im Betrieb des betreffenden Sacheigners und können verloren gehen oder auf andere Weise ihrem Zweck entzogen werden. Demgegenüber bedeutet die Prämie einen der tatsächlichen Wertverminderung entsprechenden, lediglich der Werkerhaltung dienenden, nicht rechnerischen, sondern realen Betrag. Es bleibt also bei dem bisherigen Verfahren fraglich, ob im Falle eines Betriebsschadens hinreichende Mittel zu dessen Behebung sofort bereitstehen. Ist das aber nicht der Fall, so kann beonders der einzelne, auf sich gestellte Schiffseigner dadurch in der Ausübung seines Berufes unterbrochen und so indirekt auch die Volkswirtschaft, für die jedes produktive, arbeitleistende Objekt von Wert ist, geschädigt werden. Für den Fall der sicher einmal eintretenden Betriebsunwürdigkeit wird der einzelne Schiffseigner (ebenso wie der einzelne Hausbesitzer) in den seltensten Fällen Vorsorge treffen können, obwohl sie gerade bei ihm, wo das Schiff sein Vermögen ausmacht, besonders notwendig wäre. Demgegenüber weiß die Versicherung es allerdings zu verhüten, daß ein durch Abnutzung entstandener Schaden katastrophal wirkt, indem sie die notwendigen Aufwendungen für Reparatur und Ersatz durch ihre gleichmäßigen Prämien, die zu den notwendigen Betriebskosten gehören, auf viele Jahre verteilt. Dazu kommt, daß es im Wesen jeder Versicherung liegt, durch einen möglichst weitgehenden Ausgleich der Risiken die Last, die für einen einzelnen zu schwer wäre, auf viele Schultern zu verteilen. Es ist ihr daher auch möglich, auf diese Weise die Prämien relativ niedrig zu halten.

Von besonderer Wichtigkeit ist schließlich eine Konsequenz, die sich aus der durch die Sachlebensversicherung erreichten Stabilisierung der Objektswerte ergibt. Sie können von nun an in höherem Maße als bisher beliehen werden. Durch die Schiffslebensversicherung werden dem Schiffshypothekengläubiger neue Sicherheiten gegeben und dadurch wird eine Erhöhung der Beleihungsgrenze und eine Erweiterung der Beleihungsdauer für das Schiff möglich gemacht.

So ist die Sachlebensversicherung nach den Worten Professor Leitners (von der Handelshochschule Berlin): „eine Versicherung gegen die Verschlechterung der Substanz und als solche eine Kreditsicherung für den Pfandgläubiger, gleichzeitig eine Sicherstellung der finanziellen Mittel für Betriebsschäden und Ersatzbeschaffung".

Zusammenfassend wird man das Neue dieser Versicherungsform dahin definieren können, daß hier die Erhaltung der Sachwerte der Willkür entzogen und der Zwangsläufigkeit eines rationellen Systems unterworfen sind. Die ökonomische Forderung, daß der Substanzverminderung von Anfang an in adäquater und praktisch wirksamer Weise Rechnung getragen werden muß, wenn schwere Verluste vermieden werden sollen, tritt hier mit besonderer Strenge an jeden Einzelnen heran.

---

25 Jahre Dortmund-Ems-Kanal.

Die Verkehrsentwicklung im Dortmund-Ems-Kanal in den 25 Jahren seines Bestehens: 1898—1923.

Ueber die Verkehrsentwicklung des Dortmund-Ems-Kanals, der im Jahre 1898 dem Verkehr übergeben worden ist (die feierliche Eröffnung fand erst ein Jahr später, am 11. August 1899 statt), finden wir in der „Köln. Ztg." vom 13. 6. 24 folgende Darlegungen, die wir unseren Lesern ihres allgemein interessierenden Inhaltes wegen zur Kenntnis bringen:

Wenn man die Bedeutung des Dortmund-Ems-Kanals lediglich an seinem finanziellen Ergebnis messen wollte, so könnte das Urteil nicht günstig lauten, denn die Kanalverwaltung hat in all den Jahren mit sehr erheblichen Zuschüssen gearbeitet. Daß diese in den ersten Jahren nach der Eröffnung besonders groß waren, als der Verkehr noch in den Anfängen der Entwicklung stand, kann nicht wundernehmen. aber auch im Jahre 1913, wo der Höhepunkt des Verkehrs erreicht wurde, überstiegen die Ausgaben die Einnahmen noch um annähernd eine halbe Million Mark. und im letzten Jahre war der Zuschuß etwa ebenso groß. Demgegenüber war jedoch die Verkehrsentwicklung bis zum Kriege recht befriedigend:

Beförderte Gütermenge:

	Tonnen		Tonnen
1898	120 000	1911	3 828 000
1899	201 000	1912	3 783 000
1900	476 000	1913	4 269 000
1901	681 000	1914	3 319 000
1902	876 000	1915	1 420 000
1903	1 249 000	1916	1 351 000
1904	1 186 000	1917	2 365 000
1905	1 518 000	1918	2 566 000
1906	1 731 000	1919	1 437 000
1907	2 011 000	1920	1 847 000
1908	2 313 000	1921	2 411 000
1909	2 591 000	1922	2 710 000
1910	3 163 000	1923	1 482 000

Fünf Jahre nach der Eröffnung überschritt die zu Berg und zu Tal auf dem Kanal bewegte Gütermenge insgesamt bereits eine Million Tonnen, die zweite Million wurde 1907, die dritte im Jahre 1910 erreicht, und im letzten Friedensjahr ist der Gesamtverkehr zum ersten Male über vier Millionen Tonnen hinausgegangen. Im ganzen überwog der Bergverkehr, auf den in einzelnen Jahren zwei Drittel des Gesamtverkehrs entfielen. Der Kanal dient in besonderem Maße dem Erzbezug der im Dortmunder Gebiet gelegenen Eisenhütten. Während in den ersten Jahren nur die Dortmunder Union ihr Erz über den Kanal bezog, benutzten späterhin auch das Eisen- und Stahlwerk Hoesch und der Hörder Verein (Phönix), nachdem sie durch die Dortmunder Kleinbahn unmittelbaren Anschluß an den Kanal erhalten hatten, diesen zur Heranschaffung des benötigten Erzes. Hiermit hängt in erster Linie die große Zunahme der Erzbeförderung zusammen. 1901 machte diese nur wenig mehr als ein Sechstel des gesamten kanalaufwärts gerichteten Verkehrs aus, 1913 entfielen dagegen mehr als zwei Drittel des Bergverkehrs auf Erzladungen. Eine noch größere Bedeutung als dem Erzversand im Bergverkehr kommt den Kohlenverschiffungen im Talverkehr zu. In den ersten Jahren nach der Eröffnung des Kanals zeigte der Kohlenversand zunächst nur eine geringe Zunahme, und in den Jahren 1903 bis 1907 geriet seine Entwicklung sogar völlig ins Stocken, dann brachte jedoch das Jahr 1908 den Beginn einer Aufwärtsentwicklung, die bis 1913 zu einer Erhöhung der Versandmenge auf 1,6 Millionen Tonnen und damit auf mehr als das Sechsfache ihres Umfangs vom Jahre 1907 führte. Die 1908 einsetzende große Steigerung hängt in erster Linie damit zusammen, daß die Brikettfabrik des Kohlensyndikats in Emden, die bis 1908 stillgelegen hatte, in diesem Jahre ihren Betrieb wieder aufnahm. Außerdem ist der Kanal seitdem auch weit stärker als zuvor zum Ueberseeversand des Ruhrbergbaues herangezogen worden. So betrug 1913 die Abfuhr im Seeverkehr aus dem Emdener Hafen 1,27 Mill. Tonnen Kohle und 232 000 Tonnen Koks. Neben Kohle, auf die 1913 rund 80 v. H. des Talverkehrs entfielen, tritt der Versand von Eisen (Höchstziffer 66 000 Tonnen im Jahre 1908) ganz zurück. Im Bergverkehr spielen neben Eisenerz noch Getreide, Holz und Steine eine gewisse Rolle.

Die geschilderte günstige Verkehrsentwicklung erfuhr durch den Krieg einen schweren Rückschlag, 1916 wurden nur noch 1,35 Mill. Tonnen über den Kanal versandt. Im spätern Verlauf des Krieges trat zwar wieder eine Besserung ein, welcher der staatliche und wirtschaftliche Niedergang der Jahre 1919/20 einen erneuten Umschlag folgen ließ. In den Jahren 1921 und 1922 erfolgte mit der Besserung der gesamten Wirtschaftslage, im Zusammenhange mit der Zunahme der Kohlenförderung des Ruhrbezirks, auch wieder eine Zunahme des Kanalverkehrs, sodaß die höchste Kriegsziffer um 143 000 Tonnen übertroffen wurde. Der Abstand von dem Ergebnis des Jahres 1913 war allerdings mit mehr als 1½ Mill. Tonnen oder annähernd 40 v. H. noch immer sehr groß. Diese erfreulichen Ansätze einer Wiederbelebung des Verkehrs sind nun im letzten Jahre infolge der Ruhrbesetzung von neuem zu nichte gemacht worden, der Gesamtverkehr ging auf 1,48 Mill. Tonnen zurück und war damit nur etwa halb so groß wie im Jahre vorher. Völlig bedeutungslos ist der Kohlenversand geworden, der nur noch 9000 Tonnen betrug, dagegen war der Erzbezug bei 520 000 Tonnen noch immer einigermaßen ansehnlich.

50 Jahre Oderstrombauverwaltung.

Anläßlich des 50jährigen Bestehens der Oderstrombauverwaltung versammelten sich die Beamten und Angestellten der Verwaltung am Sonnabend, den 2. August 1924, vormittags im großen Sitzungssaal des Oberpräsidiums in Breslau. Nachdem der Chef der Oderstrombauverwaltung, Herr Oberpräsident Zimmer, in einer gedankenvollen Ansprache u. a. auf die Bedeutung der Industrialisierung Oberschlesiens für die Entwicklung der Aufgaben der Verwaltung hingewiesen und den Aufschwung der Schiffahrt durch die Oderregulierung und die Arbeit der Oderstrombauverwaltung gewürdigt hatte, gab Herr Oderstrombaudirektor Fabian eine kurze Geschichte der Oder, des Verkehrs sowie der Verwaltung selbst bekannt. Von dem Ursprungstal ausgehend, behandelte er die Oder und die Geschichte ihrer Befahrung und verweilte besonders bei Friedrich dem Großen, der den Oderstromlauf um ein Fünftel verkürzt und 2500 qkm Ueberschwemmungsgebiet in fruchtbares Land verwandelt und durch Deiche geschützt hat. Die Entwicklung des Verkehrs in der jüngsten Vorkriegszeit und der außerordentliche Rückgang, der durch die Kriegswirren und die Lostrennung Oberschlesiens von Deutschland, nicht zuletzt auch durch die ungünstigen Wasserverhältnisse der letzten Jahre entstanden ist, wurde von dem Herrn Vortragenden eingehend behandelt. Zum Schlusse fanden die großen Pläne der Verwaltung, die sich durch alle Wirrnisse der Vergangenheit nicht hat entmutigen lassen, eingehende Würdigung. Mit dem Versprechen, alle Kräfte für die bevorstehenden Aufgaben einsetzen zu wollen, fand die eindrucksvolle Feier ihren Abschluß.

Hauptversammlung des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel.

Von Dr. ing. Wilhelm Teubert, Mannheim.

Die Hauptversammlung dieses bedeutendsten schweizerischen Schiffahrtsvereins, die Mitte Juli in dem prachtvollen alten Saale des großen Rates im Rathaus von Basel abgehalten wurde, bewies durch ihren starken Besuch, auch seitens der führenden Fachleute des Auslandes, und die Teilnahme zahlreicher Behörden, daß der Gedanke, die Großschiffahrt über Straßburg hinaus bis nach Basel zu führen und so die Schweiz mit den großen Rheinhäfen und dem Ozean zu verbinden, nicht mehr als kühner Zukunftstraum empfunden wird, wie es noch vor 10 bis 15 Jahren der Fall war, sondern daß auch fernerstehende Kreise die Möglichkeit und die Notwendigkeit eines Großschiffahrtsbetriebs bis Basel erkannt haben. Man erinnerte sich aber der schweren Kämpfe, die die Durchführung dieses Gedankens in der Schweiz, die ja durch ihre ganze Lage einen stark kontinentalen Charakter hat, erforderte und der zahlreichen Enttäuschungen, die ihr eifrigster Pionier, der Nationalrat Ingenieur Gelpke, erlebte. Wie staunt man heute, wenn man sieht, daß die mittlere der drei Baseler Brücken, im Gegensatz zu den beiden älteren, mit so kleinen und niedrigen Durchfahrtsöffnungen gebaut wurde, daß sie ein schweres Hindernis für die Schiffahrt darstellt, und wenn man hört, daß bei ihrer Erbauung vor 15 Jahren alle diesbezüglichen Warnungen in den Wind geschlagen wurden. Die großen Nachteile dieser Kurzsichtigkeit treten schon jetzt in Erscheinung, da die Baseler Hafenanlagen in 2 Jahren vollständig ausgebaut sein werden und schon jetzt das das ganze zur Verfügung stehende Hafengelände vergeben ist, sodaß für die Anlage des weiteren Hafens nur ein Gelände oberhalb der Brücken in Frage kommt.

Die Baseler Hafenanlagen machen schon heute einen durchaus großartigen Eindruck. Nach den Zahlen des Verkehrs, die in den 1. Monaten dieses Jahres unter der günstigen Wirkung der hohen Wasserstände erreicht wurden, läßt sich dieses Jahr eine Umschlagszahl von 250 000 t bis zum September mit Bestimmtheit erwarten. Der Verkehr verteilt sich auf den Hafen von St. Johann am linken Rheinufer und auf den Klein-Hüninger Hafen, einen Stichkanal des rechten Ufers, sowie den Klybeckquai am rechten Ufer. Im Monat April, Mai und Juni betrug der Verkehr des linksrheinischen Hafens in der Bergfahrt 38 000 t, in der Talfahrt 11 000 t, zusammen 49 000 t, im rechtsrhein. Hafen der Bergfahrt 44 000 t, in der Talfahrt 23 000 t, zusammen 67 000 t, der Gesamtverkehr also 116 000 t. Die Güter verteilen sich hauptsächlich auf Kohlen und Koks, Getreide, Phosphat, Zement, Pyritasche, Eisen, Milch, Tonerde, Holz usw. Die Entwicklung des Hafens hat einen sehr günstigen Verlauf genommen, besonders durch die neuen Verträge, die mit den schweizerischen Bundesbahnen und der Reichsbahn abgeschlossen worden sind. Die Betriebsführung erfolgt auf gemeinschaftliche Rechnung der schweizerischen Bundesbahnen und des Kantons Basel-Stadt, wobei die Einnahmen aus der Vermietung des Hafengeländes dem Kanton zufallen. Hinsichtlich der Tarifmaßnahmen mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß während der Monate, in denen durch die noch nicht vollständig geregelten Fahrwasserverhältnisse die Schiffahrt unterbunden ist, die Zu- und Abführung der Güter durch die Eisenbahn erfolgen muß. Es wurden deshalb beim Umschlag sowohl, als auch bei der Lagerung der durch Bahn oder Schiff zugeführten Güter im Hafengebiet die Ausnahmetarife zugebilligt, die für Güter im ausländischen Verkehr jeweils für gültig erklärt werden.

Einen besonders großen Aufschwung hat die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, Basel, die einzige schweizerische Rhein-Reederei, in den letzten Jahren genommen. Sie hat ihren ganzen Betrieb, der sich auf die Rheinschiffahrt bis Rotterdam und Antwerpen erstreckt, durch Zweigniederlassungen am ganzen Rhein ausgebaut und hat sich in den letzten Jahren eine recht moderne Flotte geschaffen, die, wie bei den besonders schwierigen Fahrwasserverhältnissen nicht verwunderlich ist, noch nicht zu einer wünschenswerten Einheitlichkeit gekommen ist. Sie hat besondere Aufmerksamkeit der Beschaffung von Lastschiffen gewidmet, die auch den Erfordernissen der Oberrheinschiffahrt gerecht werden sollen. Acht Schiffe von je 850 t Tragfähigkeit ließ sie von der Schiffswerft Buß A.-G. erbauen, zwei weitere von etwas größerer Tragfähigkeit werden demnächst fertiggestellt, drei Rheinschiffe von 1350 t wurden in Holland beschafft und zwei weitere wurden von der Schiffswerft Lobith geliefert. Ein sehr leistungsfähiges Leichterschiff mit 5 t-Kran und 720 t Tragfähigkeit lieferte 1923 die Schiffs- und Maschinenbau A.-G., Mannheim. Sie hat außer einem hauptsächlich auf dem Unterrhein beschäftigten Schraubendampfer einen Heckraddampfer „Schweiz“ und drei Seitenraddampfer in Betrieb, von denen der Dampfer „Zürich“ mit 900 J.P.S. von der Firma Escher, Wyß & Co., Zürich und der Schiffswerft von Buß A.-G. in August 1922 erbaut wurde. Die Dampfturbine ist nach dem System Zoelly gebaut. Der Dampfer „Bern“ von P. Smit in Rotterdam, 1923 geliefert, entwickelt 1480 J.P.S. Dieses Schiff hat bereits 1490 t in 3 Anhangschiffen in einem Schleppzuge nach Basel befördert.

Auf dem Seitenraddampfer „Luzern", 1200 J.P.S., der 1923 von Sachsenberg in Rotterdam für dieselbe Reederei gebaut wurde, fand die Bereisung der Oberrheinstrecke von Basel nach Straßburg durch die Teilnehmer an der Hauptversammlung statt.

Die Fahrt führte vom Klein-Hüninger-Hafen, in dem die in vollem Betrieb befindlichen großen Werfthallen und die in Bau befindlichen Silos der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft, sowie der Rhenus A.-G. und der Schiffahrtsgesellschaft Neptun ein gutes Bild von dem schon jetzt recht lebhaften Treiben dort boten, durch die besonders interessante Gebirgsstrecke des Isteiner Klotzes nach Breisach und von da nach Straßburg, wo die in schnellem Ausbau befindlichen Straßburger Rheinhäfen besichtigt wurden.

In der Baseler Hauptversammlung selbst bildete neben den geschäftlichen Mitteilungen des Vorsitzenden, Direktor Stauffacher, Basel und des Sekretärs des Vereins, Herrn Jean Frey, der Vortrag von Baurat Altmayer, Karlsruhe den Mittelpunkt. Er behandelte die technisch wirtschaftlichen Hauptfragen der Schiffahrt auf dem Oberrhein von Straßburg nach Basel und von Basel zum Bodensee. Der Vortrag schloß sich zum Teil an die Ausführungen an, die Baurat Altmayer auf der kürzlich in Lindau abgehaltenen Hauptversammlung des Rheinschiffahrts-Verbandes Konstanz gemacht hatte. Darüber hinaus brachte der Vortragende besonders klare zeichnerische Darstellungen über die Energieausnutzung von Schleppdampfern verschiedener Größen bei verschiedenen Stromgefällen und kam zu dem Ergebnis, daß für die Oberrheinstrecken ein Schleppdampfer mit starker Maschinenleistung möglichst bis 2000 PS. als wirtschaftlichstes Betriebsmittel anzusehen sei. Diese Berechnungen hätten eigentlich noch eine Ergänzung vom schiffsbautechnischen Standpunkt aus nötig gemacht, denn die Schwierigkeiten, die das Fahrwasser und die Brücken der Verwendung so starker Schlepper entgegensetzen, bedürfen einer eingehenden Untersuchung. Da bei Niedrigwasser der Schleppzug bei der Bergfahrt mit Rücksicht auf den Schleppwiderstand die tiefen, schmalen Gerinne aufsucht, der Seitenraddampfer aber wegen seiner großen Breite über die Räder die breiten, flachen, so ist gerade für den Oberrhein der Verwendung von Schrauben- und Heckradschiffen besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es wäre deshalb in diesem Zusammenhange besonders nützlich, zu untersuchen, welcher von den drei Schiffstypen bei bestimmten Maschinenleistungen bei den am meisten vorherrschenden bezw. ungünstigsten Wasserständen technisch und wirtschaftlich den Vorzug verdient. Dabei scheint auch der neue von der Gutehoffnungshütte Oberhausen in Bau genommene Lloydschlepper besondere Aufmerksamkeit zu verdienen, da er mit geringerer Schiffsbreite einen erheblich höheren Nutzwirkungsgrad verspricht. Diese Frage ist nicht nur für die Schweizer Reederei, sondern auch für die übrigen an der Wasserfahrt interessierten Rheinreedereien gerade im gegenwärtigen Augenblick, in dem ein so starker Aufschwung des Baseler Schiffsverkehrs festzustellen ist, von grundsätzlicher Bedeutung.

Die Arbeitsweise des Lauchhammerwerkes Riesa.

Uns wird zu dem im vorigen Heft veröffentlichten Vortrag des Herrn Oberingenieurs Hülsmeier-Riesa von Herrn Oberingenieur Wildegans, Leiter des Regieschleppbetriebes auf dem Elbe-Trave-Kanal, Lübeck, geschrieb n:

„In der Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt am 30. Mai d. J. hielt Herr Oberingenieur Hülsmeier einen Vortrag über die Arbeitsweise des Lauchhammerwerkes in Riesa. Der Vortragende trat für die Typisierung — gattungsartige Gleichgestaltung nach einem festgelegten Vorbilde — ein und verteilte auch eine kleine Druckschrift über „Fabrikmäßigen Schiffbau", insbesondere von „Lauchhammer Typenschuten".

In der Besprechung wandte sich Herr Werftbesitzer Hitzler im allgemeinen gegen die Typisierung und sagte, daß den besonderen Erfordernissen der Schiffahrt und der Reederei Rechnung getragen werden müsse. Ich habe bei der Besprechung wegen Mangels an Zeit die folgenden Ausführungen nicht machen können und wähle daher diesen Weg in der Hoffnung, daß die m. E. wichtige Frage weiter behandelt und bearbeitet wird.

Selbstverständlich sind beide Ansichten, sowohl diejenige von Herrn Hülsmeier als auch diejenige von Herrn Hitzler, bis zu einem gewissen Grade richtig und deshalb lassen sie sich m. E. recht gut vereinigen. Unbedingt muß den Erfordernissen der Schiffahrt Rechnung getragen werden, aber das wird auch der Verfechter der Typisierung nicht bestreiten.

Die große Frage ist nur, welches sind die Erfordernisse der Schiffahrt und die sachlich berechtigten Forderungen der einzelnen Reedereien. Die Antwort auf die erste Frage ist verhältnismäßig leicht, aber die Forderungen der Reedereien sind gewöhnlich so verschieden, daß man manche als sachlich berechtigt nicht ansehen kann. Jeder Reedereiinspektor macht naturgemäß besondere Erfahrungen und seine Reederei wird seine Forderungen zu der ihrigen machen, wenn die Werften nichts dagegen einzuwenden haben. Dieselbe Reederei und derselbe Inspektor findet sich aber auch mit anderen Einrichtungen bei gemieteten oder gekauften Fahrzeugen ab. Ganz besonders toben sich Einzelerfahrung und Liebhaberei bei den Schleppdampfern aus, deren Mannigfaltigkeit nicht zu übertreffen ist; aber auch bei den Kähnen gibt es außerordentlich wenig gleichartige Fahrzeuge.

Die Normung wird ja auch hier allmählich Eingang finden, nachdem sie in der Industrie allgemein anerkannt worden ist. Daß auch die Typisierung große Vorteile für alle Beteiligten — Werften, Reedereien, Verlader, Kanalverwaltungen — haben muß, wird niemand bestreiten können. Es sind natürlich der Finow-, Saale-, Berliner, Breslauer Maß-Kahn, der Elbekahn von verschiedenen Größen, das Weser-, das Rheinschiff usw., berechtigt aber niemals die unzähligen Abweichungen von diesen Maßen.

Und dann möchte ich auf eine m. E. hochwichtige Forderung für den Bau von Binnenschiffen aufmerksam machen — die Form, die Linien. Man kann manchmal nicht verstehen, wie wenig Rücksicht bei Kähnen auf die Schleppfähigkeit genommen wird. Das belastet die Schlepperleistungen mehr als mancher ahnt, verteuert die Schlepptarife, denn die Unkosten der Schlepper müssen durch Schleppeinnahmen gedeckt werden und sind ein Raub an unserem kostbarsten Volksvermögen — der Kohle. Es ist mir bekannt, daß auf der sehr verdienstvollen, im Jahre 1914 stillgelegten Schleppversuchsanstalt in Uebigau bei Dresden Schleppversuche zur Feststellung der günstigsten Schiffsform von Kähnen für die V. E. G. und den Dortmund-Ems-Kanal gemacht worden sind, aber die Ergebnisse sind nicht Allgemeingut der deutschen Binnenschiffahrt geworden.

M. E. gibt es in der ganzen Schiffahrt nichts einfacheres, als die Festlegung der Maße und Formen für die einzelnen Kahntypen unter selbstverständlicher Berücksichtigung der Schiffahrts- und Reederei-Erfordernisse.

Es wäre sicher ein segensreiches Werk für einen Ausschuß des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, eine solche Typisierung vorzubereiten."

(Wir bringen diese Zuschrift, weil wir glauben, daß sie bei den Lesern Interesse finden wird. Die Schriftltg.

Geschäftliche Mitteilungen

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Abgeschlossen am 13. August 1924.

Deutsche Verkehrsausstellung München 1925. Wir verweisen unsere Mitglieder insbesondere auf den in dieser Nummer Seite 191 enthaltenen Artikel über die Verkehrsausstellung in München im Jahre 1925. Der Zentral-Verein ist mit dem Gruppenleiter für die Abteilung Binnenschiffahrt bereits in Verbindung getreten; es ist auch geplant, die nächste Hauptversammlung des Zentralvereins in München abzuhalten, falls der Verwaltungsrat mit diesem Vorschlag einverstanden sein sollte. Jedenfalls bitten wir unsere Mitglieder, die Bestrebungen der Münchener Verkehrsausstellung, soweit es in ihren Kräften steht, zu unterstützen und auch wenn irgendwie möglich die Ausstellung zu beschicken. Die erforderlichen Antragsformulare werden durch die Geschäftsstelle der Verkehrsausstellung versandt.

Todesfall. Am 4. August 1924 verschied im 80. Lebensjahr zu Biebrich am Rhein der Seniorchef und Aufsichtsrats-Vorsitzende der Dyckerhoff & Widmann Aktiengesellschaft, Herr Geheimer Kommerzienrat Eugen Dyckerhoff, Ehrendoktor der techn. Hochschule zu Charlottenburg, Ehrensenator der techn. Hochschule zu Darmstadt.

Jubiläum. Herr Direktor Emil Böhme konnte am 1. Juli d. J. auf eine 40jährige ununterbrochene Tätigkeit im Betriebe der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A. G. zurückblicken. Während dieser fast ein Mnschenalter umfassenden Zeit hat sich der Jubilar, der auch Schriftführer des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt ist, durch seine umfassenden Kenntnisse und seine treue Mitarbeit an der Ausgestaltung des Unternehmens große Verdienste erworben.

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Anwendung von Handelsschiffnormen im Flußschiffbau. (Vgl. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 1924, Heft 7, S. 169.) In der Frage der Anwendung von Handelsschiffnormen im Flußschiffbau sind uns von seiten verschiedener Körperschaften bereits sehr interessante Anregungen zugegangen. Wir würden es begrüßen, wenn auch diejenigen Verbände, die sich bisher mit dieser Angelegenheit nicht beschäftigt haben, uns in allernächster Zeit ihre Stellungnahme mitteilen würden, damit die geplante Besprechung zwischen den Flußschiffsreedereien in nicht allzuferner Zukunft stattfinden kann.

Gebühren für Unbedenklichkeitsvermerke bei Auslandsreisen der Binnenschiffer. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat im Verein mit dem Schiffahrt-Verein für die westdeutschen Kanäle, Dortmund, dem Partikulierschifferverband „Jus et Justitia", Duisburg, und dem Schifferbetriebsverband für die Oder, Breslau, beim Reichsfinanzministerium den Antrag gestellt, daß für Auslandsreisen des Binnenschiffahrtspersonals keinerlei Gebühren für steuerliche Unbedenklichkeitsvermerke (nach der Verordnung über Gebühren für die Ausfertigung von Pässen, sonstigen Reisepapieren und Sichtvermerken vom 27. 6. 24 § 2 III) erhoben werden. Unserem am 12. Juli 24 gestellten Antrage ist durch folgenden Erlaß des Reichsfinanzministers vom 19. Juli 1924 entsprochen worden:

„Reichsminister der Finanzen.

III Bk 9864 Berlin, 19. Juli 1924.

II A 15 110

Betrifft: Ermäßigung der Gebühren für steuerliche Unbedenklichkeitsvermerke und Unbedenklichkeitsbescheinigungen.

Zur Vermeidung von Härten, die sich aus der Anwendung der Verordnung über Gebühren für steuerliche Unbedenklichkeitsvermerke und Unbedenklichkeitsbescheinigungen vom 17. Juni 1924 ergeben haben, bestimme ich, daß die Gebühren für die steuerlichen Unbedenklichkeitsvermerke zu beliebig häufigen Ausreisen bei einer Geltungsdauer bis zu 12 Monaten allgemein auf eine Goldmark ermäßigt werden, soweit der Vermerk erteilt wird:

a) an Eigner von Frachtkähnen einschließlich der sie üblicherweise begleitenden Familienangehörigen und an Mitglieder der Schiffsbesatzung, soweit ein regelmäßiger Verkehr über die Grenze stattfindet,
b) an Angestellte von Transportunternehmungen, wie z. B. Eisenbahn-, Schiffahrts-, Luftverkehrs- und Kraftwagenbetrieben, sowie von Schlafwagen-, Speisewagen- und dergl. Gesellschaften, die in Ausübung ihres Berufes regelmäßig die Grenze zu überschreiten haben.

Die Voraussetzungen für die Ermäßigung sind in geeigneter Weise nachzuweisen, z. B. durch Vorlage eines polizeilichen Ausweises, des Schiffs- oder Arbeitsbuches usw. Durch einen Zusatz zum Unbedenklichkeitsvermerk ist zum Ausdruck zu bringen, daß der Vermerk nur für die Ausreisen in Ausübung des Berufes Gültigkeit hat.

gez. Dr. Luther."

Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes. Im April 1922 hat die „Commission consultative et technique des Communications et du Transit" des Völkerbundes beschlossen, die internationalen Stromkommissionen auf die Wichtigkeit der Vereinheitlichung der Binnenschiffahrtsgesetzgebung hinzuweisen.

Die internationale Kommission für die Rheinschiffahrt hatte schon vor dieser Anregung im Dezember 1921 sich mit der Frage der Unifizierung des Binnenschiffahrtsrechts der Rheinuferstaaten beschäftigt. Sie hat sich mit einer Reihe ihr sachverständig und geeignet erscheinender

Persönlichkeiten aus den Rheinuferstaaten zwecks Vorbereitung des Werkes in Verbindung gesetzt und berief darauf im März 1924 zwecks Aussprache über prinzipielle Fragen eines zwischenstaatlichen Binnenschiffahrtsrechts eine internationale Kommission nach Paris. In dieser Kommission sind die Staaten Italien, Belgien, Frankreich, Holland die Schweiz und Deutschland, letzteres durch Exzellenz Peters, Geheimrat Richter (Reichsjustizministerium) und Ministerialrat Koenigs (Reichsverkehrsministerium) vertreten.

Die Arbeit der Kommission endete damit, daß der holländische Delegierte van Slooten beauftragt wurde, eine Reihe von Fragen, zunächst über eine Regelung des internationalen Schiffshypothekenrechts, aufzustellen, welche von den Rheinstaaten im einzelnen zu beantworten waren.

Diese Fragen sind auch der deutschen Reichsregierung zugegangen. Sie betreffen aber über das Schiffshypothekenrecht hinausgehend eine Reihe weiterer juristisch, wirtschaftlich und politisch hoch bedeutsamer binnenschiffahrtlicher Rechtsverhältnisse. Wenn auch der holländische Referent die Fragen nur als zum Zweck einer „ersten allgemeinen Orientierung" gestellt bezeichnet, so dürften doch die Antworten — vor allem die deutsche — von maßgebenden Einfluß auf die fernere Gestaltung des internationalen Gesetzgebungswerkes werden.

Aus diesem Grunde hat die deutsche Regierung es für zweckmäßig erachtet, die gestellten Fragen nicht ohne vorhergehende Aeußerung der Binnenschiffahrtsinteressenten zu beantworten und hatte zu diesem Zweck zum 23. Juli 1924 in das Reichsjustizministerium eingeladen.

Außer den Regierungsvertretern waren in der Sitzung nur Vertreter der schiffahrtlichen Korporationen anwesend, die Assekuranzen, die Schiffahrtskreditinstitute, die an der Angelegenheit nicht geringeres Interesse nehmen als die praktische Schiffahrt selbst, waren zwar eingeladen, aber nicht erschienen. Die Besprechung sollte sich nach der Angabe des Vorsitzenden lediglich mit der Interpretierung der zu beantwortenden Fragen befassen. Zu den einzelnen Fragen nahm die Regierung noch keine Stellung, sie versuchte lediglich die Fragestellung zu erläutern.

Vorsichtsmaßnahmen bei Blausäuredesinfektionen. Das Reichsverkehrsministerium teilt uns mit:

„Aus Anlaß eines Vergiftungsfalles auf einem Kauffahrteischiff bei Gelegenheit einer Blausäuredesinfektion hat der Herr Präsident des Reichsgesundheitsamts auf die von ihm im Benehmen mit dem Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft ausgearbeiteten „Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung von Unglücksfällen bei der Anwendung von Blausäure, Zyklon, Ventox und ähnlichen Stoffen zur Schädlingsbekämpfung" hingewiesen.

Die danach zu beobachtenden Vorsichtsmaßnahmen sind folgende:

1. Durchgasungen von Räumen in Gebäuden, Schiffen usw. mit
   a) reiner Blausäure mit und ohne Reizstoffzusatz dürfen nur dann vorgenommen werden, wenn das betreffende Gebäude, Schiff usw. vor Beginn der Arbeiten von allen Bewohnern, auch denen der nicht zu durchgasenden Räume, geräumt und die Räumung bis zur Wiederfreigabe des Gebäudes, Schiffes usw. aufrecht erhalten werden kann.
   b) Zyklon kann ohne Räumung des ganzen Hauses usw. zur Entwesung von Wohnungen und einzelnen Räumen gestattet werden, wenn für ihre Abdichtung und Absperrung hinreichend gesorgt ist und von den Mitbewohnern des Hauses, die mindestens drei Tage vorher zu benachrichtigen sind, kein Einspruch erhoben wird.
   c) Ventox ist nur unter den unter a) bezeichneten Bedingungen zulässig. Dagegen darf es zur Entmottung in sich abgeschlossener Müllereimaschinen benutzt werden.
2. Bei allen Durchgasungsarbeiten, die stets von wenigstens zwei Personen gemeinsam auszuführen sind, haben sämtliche dabei Beteiligten die Gasmaske anzulegen. Bei jeder Durchgasung sind deshalb wenigstens zwei gebrauchfertige Gasmasken, außerdem noch für etwaige Unglücksfälle ein Sauerstoffatmungsapparat bereit zu halten.
3. Jeder bei der Durchgasung Beteiligte hat sich ständig vor Augen zu halten, daß er mit hochgiftigen Gasen arbeitet, und daß der geringste Verstoß gegen die Vorschriften ihn selbst und andere in Lebensgefahr bringen kann.
4. Vor Beginn der Durchgasung sind alle Menschen, Haustiere und sonstigen wertvollen Lebewesen aus den betreffenden Räumen zu entfernen.
5. Vor Beginn der Durchgasung sind die Räume peinlich genau abzudichten. Die zu durchgasenden Räume sollen eine Temperatur von wenigstens 15° C. haben und müssen gegebenenfalls vor der Durchgasung geheizt werden.
6. Die Einwirkung des Blausäuregases muß wenigstens sechs Stunden dauern.
7. Erst dann darf der Raum mit angelegter Gasmaske betreten und durch Oeffnen der Fenster und Türen sowie anderer vorhandener Oeffnungen — Klappen usw. — gründlich gelüftet werden; Betten, Polstermöbel und ähnliches müssen ausgeklopft, Decken und dergleichen ausgeschwenkt werden.
8. Die Entlüftung ist auch die ganze folgende Nacht hindurch ununterbrochen fortzusetzen.
9. Während dieser Nacht darf niemand in dem Raum schlafen.
10. Nach wenigstens zwanzigstündiger Lüftung sind Fenster, Türen und alle sonstigen Oeffnungen für eine Stunde zu schließen und danach die Gasrestprobe zu machen. Währenddessen ist nötigenfalls das Zimmer zu heizen.
11. Die Freigabe von durchgasten Räumen darf erst dann erfolgen, wenn die sorgfältige Durchführung des Gasrestnachweises ergeben hat, daß keine nachweisbaren Spuren von Blausäuregas mehr in dem Raume vorhanden sind.

Mit Rücksicht darauf, daß auch für Fahrzeuge der Binnenschiffahrt Durchgasungen mit Blausäure und ähnlichen Stoffen in Frage kommen können, mache ich auf diese Vorsichtsmaßnahmen aufmerksam und ersuche für die Verbreitung in Interessentenkreisen Sorge zu tragen."

---

c) Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe, Berlin.

25jähriges Bestehen. Anläßlich des 25jährigen Bestehens des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V. Berlin findet voraussichtlich am 22. oder 23. September d. J. eine außerordentliche Hauptversammlung des Arbeitgeberverbandes statt.

Rhein.

d) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg.

Rheinschiffahrtstag 1924. Am 6. September d. J. wird der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, E. V., Sitz Duisburg, in Frankfurt a. M. den Rheinschiffahrtstag 1924, gleichzeitig in Verbindung mit seiner XVI. und XVIII. ordentlichen Hauptversammlung abhalten. Für die Tagung sind außer einem kurzen geschäftlichen Teil eine Reihe von Vorträgen sachverständiger Persönlichkeiten in Aussicht genommen, die sich mit wichtigen Zeitfragen der Rheinschiffahrt und des Rheinhafenwesens auf den verschiedensten Gebieten, teilweise unter Vorführung von Lichtbildern, beschäftigen. Am Vormittage werden Herr Baurat Uhlfelder-Frankfurt a. M. über den Ausbau des Großschiffahrtsweges Rhein—Main—Donau durch Herstellung der Großschiffahrtsstraße des Untermains, sowie der Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts, Herr Dr. jur Max Mittelstein, Hamburg, über die Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechtes unter besonderer Berücksichtigung des Rheingebietes sprechen. Am Nachmittag folgen technische Vorträge, und zwar behandelt Herr Oberingenieur von Schuh-Augsburg das Problem des Dieselmotors in der Binnenschiffahrt, während Herr Dir. Weiß-Köln über die technischen Zeitfragen der Binnenschiffahrt und des Hafenwesens unterrichtet. Zu beiden Vorträgen werden Lichtbilder gezeigt. Daran schließt sich noch eine Filmvorführung über die rheinische Braunkohlenindustrie an. Die Stadt Frankfurt wird, um der Tagung, zu der die Vertreter der zuständigen Ministerien und sonstigen Behörden des Reichs und der Länder sowie die führenden Persönlichkeiten der Wirtschaft im Westen Deutschlands geladen sind, einen würdigen äußeren Rahmen zu verleihen, den historischen Kaisersaal des Römer zur Verfügung stellen.

Binnenumschlagtarif für Getreide. Der Verein hat im Einvernehmen mit der Handelkammer Mannheim einen Antrag an das Reichsverkehrsministerium gerichtet, beschleunigt einen besonderen Binnenumschlagstarif für Getreide für den Transitverkehr über Mannheim nach der Schweiz, Deutsch-Oesterreich und der Tschecho-Slowakei einzuführen, da die bisherigen Maßnahmen der deutschen Reichsbahn zum Ausgleich der Seehafenausnahmetarife in ihren Bedingungen und Frachtsätzen völlig ungenügend sind.

Besprechung mit dem Zollausschuß der Interalliierten Rheinlandkommission. Am 24. Juli d. J. fand in Coblenz eine Besprechung zwischen Vertretern des Vereins und dem Zollausschuß der Interalliierten Rheinlandkommission über Zollfragen statt. Die Besprechung hatte ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Herabsetzung der Mainschiffahrtsabgaben. Am 25. Juli fand eine Besprechung zwischen der Wasserbaudirektion Frankfurt a. M. und dem Verein, der durch eine größere Anzahl von Mainschiffahrtsmitgliedern und durch die Geschäftsführung vertreten war, über die Herabsetzung der Mainschiffahrtsabgaben statt. Die außerordentliche Höhe der Mainschiffahrtsabgaben gegenüber den Friedenssätzen, ferner der Umstand, daß auch die Maintransitgüter dieselben Abgaben wie die Lokalgütermengen entrichten müssen, während sie im Frieden von jeder Abgabe befreit waren, haben dazu geführt, daß zahlreiche Güter vom Main abgewandert sind und die Mainschiffahrt infolgedessen schwer geschädigt ist. Nach längerer Aussprache über die Notwendigkeit einer allgemeinen Herabsetzung der Abgaben für sämtliche Güter und nicht nur für einzelne Waren, wie Kohle, Eisen, Holz oder Getreide, wurde eine fünfgliedrige Kommission gewählt, die zusammen mit dem Wasserbauamt eine eingehende Prüfung der Schädigungen der Mainschiffahrt durch die Schiffahrtsabgaben unter Zugrundelegung von Frachtberechnungen usw. vornehmen und das Material zu Anträgen an das Reichsverkehrsministerium vorbereiten soll. Die erste Sitzung dieser Kommission hat bereits am 29. Juli stattgefunden.

Neufestsetzung der Schiffsliegegelder. Der Oberpräsident der Rheinprovinz, Rheinstrombauverwaltung, in Koblenz, hat auf Grund eines Erlasses des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe am 4. Juli 1924 J.-Nr. . 4795 folgende Verordnung erlassen:

Die im § 32 des Gesetzes betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 20. Mai 1898 erwähnten Liegegelder werden mit sofortiger Wirkung als Goldmarksätze festgesetzt. Maßgebend für die Umrechnung in Papiermark ist der jeweils vom Herrn Reichsminister der Finanzen bestimmte Goldumrechnungssatz für Reichssteuern.

Neuerscheinung in der literarischen Abteilung. In unserer literarischen Abteilung, der Rhein-Verlags G. m. b. H., gelangt im Laufe der nächsten Woche ein weiteres Heft der Schriftenreihe des Vereins „Zeitfragen der Binnenschiffahrt" zur Ausgabe.

Heft 14 b:

Die internationale Elbschiffahrtsakte.

Der Preis des Heftes, das die Denkschriften über Entstehung und Inhalt der Akte und des Zusatzübereinkommens, sowie den deutschen und französischen Text beider Abkommen enthält, stellt sich auf G.M. 2,— einschließlich Porto und Verpackung.

Den Abonnenten der Zeitfragenhefte wird dieses Exemplar nach Fertigstellung geliefert werden. Wir bitten, weitere Bestellungen auf das Heft unserer literarischen Abteilung, der Rhein-Verlags G. m. b. H., Duisburg, Haus Rhein, zugehen zu lassen.

Schriftenreihe der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort. Unsere literarische Abteilung, die „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H., gibt eine Schriftenreihe der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort unter dem Titel „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein" heraus. Bisher sind erschienen:

Heft 1. Die Großstadt Duisburg, geogr. und wirtsch. betrachtet, von Dr. Erika Rexroth. Preis G.M. 2,50.

Heft 2. Handelsgebräuche in der Rheinschiffahrt. Gutachten der Niederrheinischen Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort. Preis G.M. 2,50.

Heft 3. Die Goldmarkbilanz, eine Einführung und Uebersicht von Universitätsprofessor Dr. Klausing, Frankfurt a. M. Preis G.M. 0,60.

Wir machen die Leser der Zeitschrift auf diese bisher erschienenen Bände ganz besonders aufmerksam und bitten, Bestellungen der „Rhein"-Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg, Haus Rhein, zu übermitteln.

Märkische Wasserstraßen.

Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen, E. V., Berlin.

Anerkennungsgebühren für Kontorhäuser auf den Ladestraßen. Der Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen hat mit der Ladestraßen G. m. b. H. vereinbart, daß von den dem Verbande angeschlossenen Firmen für die zurzeit bestehenden Einrichtungen an baulichen Anlagen, welche

1. für Büro- oder ähnliche Zwecke dienen, pro qm und Jahr eine Platzmiete von Gm 8.—,
2. für Geräte-, Wächter- oder sonstige Buden pro qm und Jahr eine Platzmiete von Gm 6.—,

aber ein Mindestsatz von Gm 40.— für jede Anlage entrichtet wird. Diese Vereinbarung hat Gültigkeit bis zum 30. 9. 1926.

Tarifstation Berlin-Spreeufer. Am 1. August 1924 wird die Station Berlin-Spreeufer als Tarifstation in die Reichsbahngütertarife einbezogen. Sie gehört zum Verkehrsbezirk 16a der Warenstatistik der Güterbewegung. Zur Vermeidung von Fehlabfertigungen ist darauf zu achten, daß für Sendungen, die nach Maßgabe der Abfertigungsbefugnisse nach dieser neuen Tarifstation gehören, im Frachtbriefe auch als Bestimmungsstation Berlin-Spreeufer bezw. Ladestelle Packhof vorgeschrieben wird.

Ausbau des Voßkanals. Die obere Havelstraße und der Voßkanal sind in dem jetzigen Zustande für die Landeskultur und die Schiffahrt so wenig brauchbar, daß eine Verbesserung dringend notwendig ist. Zu diesem Zwecke hat der Verband ein ausführliches Projekt ausgearbeitet, welches die volle Zustimmung sämtlicher in Betracht kommenden Gemeinden gefunden hat und dieses Projekt der Regierung in Potsdam vorgelegt. Ein nach diesen Plänen durchgeführter Umbau des Voßkanals würde vor allem folgende Verbesserungen zur Folge haben:

1. Genügende Tiefe und Breite, um dem Hohenzollernkanal genügend Betriebswasser zuführen zu können.
2. die Möglichkeit, soviel Wasser abzunehmen, daß auf den Wiesen an der schnellen Havel die wilden Ueberschwemmungen der großen Wiesen zwischen Zehdenick und Sachsenhausen in einem Ausmaß von mehr als 21 000 Morgen Fläche zu einer künstlichen Be- und Entwässerung umgestellt werden können, sowie Unmöglichkeit der Ueberflutung der Keller und Grundstücke in Zehdenick,
3. Herstellung einer ganz neuen Wasserkraft und Schaffung dauernder Einnahmen für den Staat,
4. Vermeidung von Schleusen und dadurch Abkürzung der Fahrzeit und Einsparung an Erhaltungs- und Betriebskosetn der Schleusen.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 2. Aug. Der Wasserstand der Oder ist im Anfang der Berichtszeit erheblich zurückgegangen, sodaß unterhalb Breslau schon Behinderungen der voll beladenen Talsschiffahrt eingetreten sind. Auch die in den oberen Häfen umgeschlagenen Mengen zeigen einen Rückgang. Die Zahl der in Cosel-Hafen auf Ladung wartenden Fahrzeuge ist weiter gestiegen, sodaß wegen Ueberfüllung des Hafens die Bergzüge schon unterhalb gehalten und nur je nach Abschwimmen beladener Talkähne heraufgelassen werden. Trotz des weiter abfallenden Wassers gegen Mitte des Monats Juli ist das Quantum der in Cosel-Hafen umgeschlagenen Kohlenmengen nur ganz unwesentlich gegen die erste Juliwoche zurückgeblieben. In erster Linie dürfte dies auf den beachtenswerten Beschluß des Frachtenausschusses für die Oder vom 15. Juli zurückzuführen sein: „Für oberschlesische Kohlen, die in den schlesischen Häfen zum Umschlag kommen, werden bis Freitag, den 15. August 1924 Kleinwasserzuschläge nicht erhoben.“ Im Anschluß an diese Festsetzung hat die Güter-Kommission des Frachtenausschusses am 16. Juli folgenden Beschluß gefaßt: „Bei Gütern werden die bisherigen Kleinwasserzuschläge beibehalten; nur Güter der Eisenbahntarifklassen E und F können bezüglich der Kleinwasserzuschläge wie Kohlentransporte behandelt werden.“ Auf der Strecke unterhalb Breslau ist, nachdem verschiedentlich an den bekannten Stellen, auch bei Crossen und Lebus, die tiefer beladene Schiffahrt zum Liegen gekommen war, fleißig abgeleichtert worden, sodaß die Fahrt für leichter beladene Fahrzeuge frei ist. Im Breslauer Hafen hat sich ein Rang von etwa 200 tiefer beladenen Fahrzeugen gebildet. Starke Niederschläge im Oderquellgebiet ließen den Strom am 1. August bei Ratibor bis zu 4,06 m anschwellen (am folgenden Tage wieder 2,82 m). Um die voraussichtlich nur kurze Wasserwelle für die im Breslauer Hafengebiet versommert liegende, tiefer beladene Talschiffahrt (ca. 250 Kähne) voll auszunutzen, hat die Behörde für die Schleuse Ransern am 2., 3. und 4. August Tag- und Nachtbetrieb angeordnet mit der Maßgabe, daß von 4 Uhr früh bis 9 Uhr abends nur zu Tal und die Nachtstunden nur zu Berg geschleust wird. Es kann daher damit gerechnet werden, daß sämtliche 250 Kähne die schlechten Stellen der mittleren Oder überwinden und ihre Ladung den Empfängern zuführen können.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 11. August. Die allgemeine Verkehrslage ist gegenüber dem Vormonat schwächer geworden. Die Getreidetransporte ab Hamburg haben weiter nachgelassen. Als Grund des Rückganges wird eine zu erwartende günstige Getreideernte in Deutschland angeführt. Im übrigen sind die Sommermonate regelmäßig verkehrsschwächer. Durch den Streik in den oberschl. polnischen Gruben ist auch der Kohlenverkehr von der Oder zurückgegangen, obwohl der Wasserstand auf der Oder sich Anfang August gebessert hat. Der Eildampferverkehr liegt ebenfalls etwas schwächer als im Vormonat, darf aber noch als einigermaßen befriedigend bezeichnet werden. Die Baumaterialienschiffahrt der Mark Brandenburg ist im allgemeinen nach wie vor schlecht beschäftigt.

Elbe.

Hamburg, 8. Aug. Ganz allgemein war das Verladegeschäft im Monat Juli flau, was bei der Stagnation, der die deutsche Aus- und Einfuhr angesichts der ungeklärten wirtschaftlichen Zukunft zurzeit unterliegt, nicht Wunder nehmen kann. Einige Belebung zeigten dagegen die Verschiffungen von der Tschechoslowakei nach Hamburg. Der Wasserstand auf Elbe und Oder hat sich im Laufe des Monats Juli wesentlich verschlechtert und sowohl in Magdeburg, wie in Dresden gingen die Pegelstände unter die Normalgrenze. Erst in den letzten Tagen macht sich wieder eine Besserung bemerkbar, aber ob sie von durchgreifender Wirkung sein kann, wird man bezweifeln müssen, solange nicht in den mittel- und süd-

ostdeutschen Gebirgen ein Wettersturz gleicher Ausdehnung eintritt, wie er sich jetzt in Süddeutschland gezeigt hat. Die Frachtenlage im Verkehr bergwärts hat sich naturgemäß befestigt, da die Kähne bei dem geringeren Wasserstand ihre Tragfähigkeit nicht voll ausnutzen können; das kleine Ladungsangebot hat aber einer allzu lebhaften Frachtensteigerung entgegengewirkt. Die Frachten stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt: nach Magdeburg 0.24, nach Barby 0,26, nach Aken 0,27, nach Riesa 0,45, nach Dresden 0,48, nach Berlin (Kohlen) 0,48, nach Berlin (Getreide) 0,52, nach Breslau (schw. Futtermittel) 0,70, nach Breslau (Schwergetreide) 0,85 Goldmark für 100 kg, alle Raten ausschl. Bugsierlöhne.

Magdeburg, 4. Aug. Die Lage der Elbeschiffahrt hat sich im Juli gegenüber dem Vormonat nicht gebessert, sodaß im ganzen auch heute noch die in unserem vorigen Bericht gemachten Ausführungen gelten. Besonders macht sich in der Abwicklung des Schiffahrtsbetriebes noch immer das fast völlige Fehlen der Importgüter bemerkbar. Die Schiffahrtsgesellschaften sind dadurch nach wie vor zu Leerschleppungen bergwärts gezwungen. Von einem günstigen Ausgang der Londoner Konferenz verspricht sich auch die Elbeschiffahrt eine Belebung des Handels und damit auch des Schiffahrtsverkehrs. Das Güterangebot ab Hamburg war, soweit greifbare Sendungen in Frage kamen, recht schwach. Bei dem Versuch, Düngemittel, wie Salpeter, zur Verladung in den Herbstmonaten unterzubringen, konnte eine gewisse Zurückhaltung beobachtet werden. Die Schifferanteilfrachten hielten sich bis zum 11. 7. auf der gleichen Höhe wie Ende Juni. Dies lag einerseits an dem geringen Güterangebot, andererseits an der Möglichkeit, bis zum 3. 7. vollschiffig zu beladen und vom 4. bis 8. 7. für Sachsen eine Tauchtiefe von 130 cm und vom 9. bis 13. 7. für Sachsen eine Tauchtiefe von 120 cm festzusetzen. Erst weiter drohender Wasserfall am 13. 7. — Pegelstand in Dresden 162 cm — brachte eine nicht unerhebliche Erhöhung der Schifferanteilfrachten. Zu Anfang des letzten Drittels des Monats Juli wurde Raum in erheblichem Umfange für Verladungen ab Hamburg nach Berlin benötigt. Bei dieser Gelegenheit von der Schiffseignergenossenschaft angestellte Versuche, die Schifferanteilfrachten weiter zu erhöhen, scheiterten an dem sehr geringen Güterangebot für Elbeverladungen. Die Frachten besserten sich infolge des geringen Güterangebotes und des demzufolge besonders scharf in Erscheinung tretenden Wettbewerbes nicht entsprechend dem niedrigen Wasserstande und den höheren Schifferanteilfrachten. An Massengütern kamen ab Hamburg vorwiegend zur Verladung: Mehl und Getreide nach Sachsen und Tschechoslowakei, Reis und Schmalz nach der Tschechoslowakei, Holz nach der Mittelelbe, Schwefelkies nach der Tschechoslowakei. Die Nebengebühren im Hamburger Hafen gelangten im Monat Juli gemäß Nebengebührenliste der größeren Schiffahrtsunternehmungen vom 5. Juli 1924 zur Verrechnung. An der Mittelelbe war das Güterangebot im Talverkehr etwas lebhafter; infolge des Fehlens der Bergfrachten ab Hamburg und des niedrigen Wasserstandes war der Kahnraum knapp und mußte zum Teil leer herangeschleppt werden. Die Frachten zogen im allgemeinen keinen Nutzen aus diesen Verhältnissen, lediglich im freien Verkehr konnte eine leichte Befestigung der Frachten bemerkt werden. — Zur Verladung gelangten talwärts in der Hauptsache Getreide, Steinsalze und Düngesalze. Das Stückgutgeschäft talwärts hielt sich in sehr mäßigen Grenzen. Im Berggeschäft ab der Mittelelbe gelangten in der Hauptsache Salze zur Verladung. Das Stückgutgeschäft hielt sich in äußerst engen Grenzen. Die Verladungen an der Oberelbe ließen erheblich nach. Allem Anschein nach ist während der Sommermonate ein sehr schwaches Geschäft zu erwarten; mit einer Belebung des Güterverkehrs kann erst wieder im September gerechnet werden. Die Zuckerverladungen ab Böhmen waren nur noch gering, ebenfalls ließ die Verschiffung von Glas und anderen Exportgütern nach. Im Sächsischen Talverkehr machte sich das Darniederliegen der deutschen Wirtschaft besonders fühlbar. Die noch zum Export gelangenden Güter sollen, wie man allgemein hört, zu Preisen verkauft werden, die keinen Gewinn mehr übrig lassen. Zur Verfrachtung gelangten hauptsächlich deutsche Rohbraunkohle, Briketts, Steine, Glassand, Ton, Abbrände, Getreide, Glaswaren, Papier und Malz. Im allgemeinen sind die finanziellen Ergebnisse des Schiffahrtsgeschäftes recht unbefriedigend und lassen nicht den dringend erforderlichen Wiederaufbau der Binnenflotte zu. Eine Besserung könnte aller Wahrscheinlichkeit nach nur durch die Einführung von Binnenumschlagstarifen erzielt werden. Die fortgesetzten Bewilligungen von Ausnahmetarifen an einzelne Industriezweige entziehen der Elbe immer weiteren Güterverkehr, wenn nicht ein entsprechender Ausgleich durch Einführung von Binnenumschlagstarifen geschaffen wird.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Aug. Der Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal gestaltete sich im Monat Juli sehr lebhaft. Die Erzverfrachtungen Emden-Dortmund waren besonders in den beiden ersten Monatsdritteln sehr gut, im letzten Monatsdrittel etwas schwächer. Dagegen war der Kohlenverkehr nach Emden während des ganzen Monats außerordentlich rege, während in der Hannoverfahrt nur vereinzelt Kohlen verfrachtet wurden. Von Hannover wurden größere Mengen Erz, Kali und Ammoniak verladen, sodaß es bei dem schwachen Kohlenverkehr an Rückfracht nach Hannover fehlte und Leerfahrten erforderlich waren. Der Verkehr im Dortmunder Hafen war besonders infolge der starken Beschäftigung in der Emdenfahrt sehr lebhaft, sodaß die Umschlagsbetriebe den ganzen Monat hindurch in Tag- und Nachtschicht arbeiten mußten. Auch die Kipper waren zeitweise gut beschäftigt.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 7. Aug. Im Monat Juli hat sich der Verkehr im Vergleich zum Vormonat wesentlich gebessert. Besonders in der 2. Hälfte des Juli war eine Steigerung der eingehenden Tonnage zu bemerken. Es ist dies jedoch in der Hauptsache auf die Sperrung der Schiffahrt am Obermain infolge Reparatur der Schleusen zurückzuführen. Der einige Tage dauernde Streik der Privatkranenführer war in seinen Auswirkungen ziemlich belanglos, da die Firmen Ersatzpersonal zur Verfügung hatten. Der Wasserstand ist durchweg günstig gewesen. Im Gegensatz zum Vormonat waren die Umschlagseinrichtungen, in der Hauptsache die des Osthafens, gut beschäftigt.

Zusammenstellung.

Ankunft:	Osthafen	147 Fahrz. mit	78 853 t Ladung
	Westhafen	109 Fahrz. mit	25 844 t Ladung
	zusammen	256 Fahrz. mit	104 697 t Ladung
Abfahrt:	Osthafen	40 Fahrz. mit	9 980 t Ladung
	Westhafen	50 Fahrz. mit	15 156 t Ladung
	zusammen	90 Fahrz. mit	25 136 t Ladung
	Ingesamt:	346 Fahrz. mit	129 833 t Ladung

Regensburg, 6. Aug. Die Abladungen gingen über den Rahmen der bisherigen nicht hinaus. Eine Zunahme des Verkehrs ist auch für die nächste Zeit nicht zu erhoffen. Von einiger Bedeutung waren verschiedene Salzabladungen, die in ganzen Schleppladungen von Regensburg talwärts zur Verschiffung gelangten. Besser war der Bergverkehr. Hier kamen in der Hauptsache wieder größere Mengen Holz an, die auf die Bahn umgeschlagen wurden und größtenteils nach der Schweiz weitergingen. Der Wasserstand war dauernd gut. Infolge starker Regenfälle in den letzten Tagen ist die Donau sogar teilweise über die Ufer getreten. Zurzeit ist der Wasserstand wieder im Zurückgehen.

Rhein.

Die Lage der Rheinschiffahrt im Juli 1924.

Wegen der in diesem Jahre erst spät eingetretenen Schneeschmelze war der Wasserstand des Rheins auch im Monat Juli außerordentlich günstig. Am 1. des Monats zeigte der Cauber Pegel einen Stand von 3,71 m an, um dann allmählich wieder zurückzugehen; am 15. d. Mts. zeigte er noch 3,02 m an; dann ist der Wasserstand nach und nach langsam weiter zurückgegangen. Seinen tiefsten Stand erreichte er am 25. des Monats mit 2,63 m; nach geringer Steigerung wies dann der Cauber Pegel am 28. 7. einen Stand von 2,97 m auf. Die zum Oberrhein fahrenden Schiffe konnten daher sämtlich volllästig abladen und sogar ungeleichtert Straßburg-Kehl erreichen. Auch der Main führte genügend Wasser, so daß die Schiffe bei der üblichen Fahrtiefe von etwa 2,20 m bis vor kurzem ungeleichtert bis Aschaffenburg gelangen konnten. Infolge Ausführung von Reparaturarbeiten ist die Mainfahrt von Frankfurt/Offenbach bis Aschaffenburg ab 15. Juli für einige Wochen geschlossen worden. Nur kleinen Schiffen von ganz geringem Tiefgang ist es möglich, die Fahrt auf dieser Strecke aufrechtzuerhalten.

Trotz des günstigen Wasserstandes ist eine gleichmäßig gute Beschäftigung der Rheinschiffahrt nicht festzustellen.

Die Kohlenzufuhren zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen, welche im vorigen Monat unter den Nachwirkungen der im Bergbau aufgetretenen Schwierigkeiten noch zu leiden hatten, hatten in diesem Monat etwas lebhafter eingesetzt. Die seit längerem erwartete Kohlenpreisermäßigung, welche am 1. Juli in Kraft trat, löste eine etwas bessere Nachfrage nach Rohprodukten aus, so daß der stärkere Abruf auch der Rheinschiffahrt zugute kam. Allerdings ist im letzten Monatsdrittel wieder ein gewisses Abflauen eingetreten. Dies kam auch in der Frachtgestaltung deutlich zum Ausdruck. Bei lebhafter Nachfrage nach Leerraum zum Oberrhein wurde Anfang dieses Monats eine Tagesmiete von 4 Cts. je Tag und Tonne sowie ein Frachtsatz von Mk. 1,20 je Tonne Basis Ruhrort, Mannheim bezahlt. Mitte des Monats stieg die Fracht nach Mannheim auf Mk. 1,50 bis 1,60 je Tonne. Ab Häfen des Rhein-Herne-Kanals wurde eine Mehrfracht von 0,20—0,30 notiert. Ferner wurde auch letzthin eine Tagesmiete von 5 Pfg. je Tag und Tonne bezahlt. Infolge der in den letzten Tagen geringer einlaufenden Kohlensendungen und der dadurch bedingten geringeren Nachfrage nach Kahnraum ist die Fracht nach Mannheim wieder zurückgegangen. Heute wird Mk. 1,20 je Tonne nach dorthin bezahlt.

Auch die Kohlenverfrachtungen nach Holland und Belgien waren in der ersten Hälfte des Monats lebhaft. Die Fracht stieg von Monatsbeginn ab von fl 0,55 je Tonne bei freiem Schleppen nach Rotterdam schnell auf fl 0,70 je Tonne. Die höchste Fracht wurde am 16. Juli mit einem Satz von fl 0,90 je Tonne bei freiem Schleppen nach Rotterdam bezahlt, um nach diesem Zeitpunkt infolge plötzlichen Aussetzens der Kohlenzufuhren nach Holland wiederum stark zurückzugehen. Heute steht die Fracht nach Rotterdam auf etwa fl 0,60 bis 0,65 je Tonne mit freiem Schleppen bei sehr geringem Geschäft.

Nach Belgien wurden hauptsächlich Reparationskohlen gefahren. An Fracht wurde nach Antwerpen—Gent durchweg ein Satz von belg. Frs. 9,— je Tonne bezahlt.

Der Schleppverkehr zum Oberrhein war nach wie vor flau und das Angebot an Schleppkraft zeitweise groß. Immerhin ist gegen den Vormonat eine kleine Belebung eingetreten, was den Schlepplohn, welcher zu Monatsbeginn mit M. 1,10 je Tonne Basis Ruhrort—Mannheim notiert war, gegen Mitte des Monats auf M. 1,30 bis 1,40 für große und M. 1,50 je Tonne für kleine Schiffe steigen ließ. Jedoch ist der Schlepplohn in den letzten Tagen infolge geringeren Angebots an Schleppgut wieder auf M. 1,15—1,20 je Tonne Basis Ruhrort—Mannheim gefallen.

In der Kanalschiffahrt liegt das Frachtgeschäft ab Rhein-Herne-Kanal nach Emden und Hannover immer noch darnieder. Die erzielten Frachtsätze lassen den Schiffsbesitzer kaum auf seine Rechnung kommen.

Zufolge des zwischen den deutschen Rheinreedereien und den Besatzungsmächten im April d. J. abgeschlossenen Transport-Abkommens hat die Rückgabe der beschlagnahmten Boote und Schiffe inzwischen stattgefunden; mit den Reparationstransporten nach Straßburg und Rotterdam—Antwerpen—Gent ist im Berichtsmonat begonnen worden.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Verschiedene Mitteilungen.

Aenderung der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen. In der Sitzung des preußischen Staatsrates vom 16. Juli berichtete Reichsinnenminister Dr. Jarres über die Verschmelzung der staatlichen und städtischen Häfen Duisburg-Ruhrort, die künftig wegen des außerordentlich starken Wachstums des Hafens in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden sollen. Der Umschlag des Hafens in der Vorkriegszeit sei hoffentlich bald wieder zu erwarten, und man werde dann die geplanten Erweiterungen bald vornehmen müssen. Dafür sei aber die bürokratische Form wenig geeignet und eine Umstellung der Verwaltung werde notwendig. Auf die Beteiligung des privaten Kapitals habe man verzichtet, zumal die Privatwirtschaft gegenwärtig irgendwelche Mittel kaum beisteuern könnte. Unter Zurückstellung starker Bedenken hat sich die Stadt Duisburg mit einer Beteiligung von 4,9 Millionen Mark begnügt, während der Staat 5,1 Millionen übernimmt. Den Vorsitz im Verwaltungsrat soll der Oberbürgermeister von Duisburg haben. Für den Fall der Auflösung sollen beide Teilhaber ihre in natura eingebrachten Werte zurückerhalten, der Staat die Anlagen nördlich, die Stadt die Anlagen südlich der

Ruhr. Diese Bestimmungen sollen ebenso wie die wohlerworbenen Rechte der bisherigen Beamten vertraglich zwischen Staat und Stadt Duisburg geregelt werden. Der Staatsrat erhob gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Das neue Hafen- und Industriegelände in Köln. Das neue Hafen- und Industriegelände ist in seinem ersten Teil fast fertig gestellt; bereits im Herbst d. Js. sollen Gürtelbahn und Hafenvorbecken, das im großen Umriß fertiggestellt ist, in Betrieb genommen werden. Man hofft noch im Laufe des Jahres auch das erste Becken des eigentlichen Hafens ausschachten zu können. Auch die gewaltige Arbeit der Planierung des sehr hügeligen Bodens unweit Riehl für das neue Industriegelände ist bereits geleistet worden. Große Flächen des Geländes sind schon an namhafte Industriefirmen vermietet worden, so an den Linke-Hoffmann-Konzern für die Errichtung einer Waggonfabrik, an die Zigarettenfabrik Neuerburg und an die Oelfirma Stern-Sonneborn. Die Rheinfront des Industriegeländes erhält eine 2000 Meter lange Kaimauer. 200 Meter dieser Werftmauer sind bereits fertiggestellt und weitere 700 Meter, die im Bau sind, hofft man ebenfalls noch in diesem Jahre vollenden zu können. Die Landverkehrswege zu dem neuen Gelände werden durch den Ausbau der städtischen Gürtelbahn verbessert. Dieser Bahn kommt eine besondere Bedeutung als Fortsetzung der bereits bestehenden Vorortbahn Koln-Frechen-Benzelrath zu, da der große Braunkohlenbezirk dadurch eine neue Zubringerlinie zum Wasserumschlag erhält. Der Verkehr im Niehler Hafen verspricht äußerst lebhaft zu werden, nicht nur durch den Umschlag von Braunkohle aufs Schiff, sondern auch durch die in ungekehrter Richtung verlaufenden Transporte von Baustoffen, Lebensmitteln und anderen Gegenständen des täglichen Bedarfs für den Braunkohlenbezirk, der erhöhte Siedlungstätigkeit entfalten wird. Als Hauptzufahrtsstraße von der Stadt aus nach dem neuen Gelände wird die Boltensternstraße in einer Breite von 26 Metern ausgebaut. Diese Straße wird an Niehl vorbei weitergeführt werden und das Industriegelände in genauer Nord-Südrichtung durchschneiden. In diesem Teil wird sie auch die projektierte Schnellbahn Köln-Dormagen aufnehmen.

Der Ausbau des Emder Hafens. Die auch im preußischen Landtag hervorgetretene Auffassung, als ob der Gesetzentwurf über den Ausbau des Emder Hafens eine Summe von 4,5 Millionen Mark vorsehe, ist irrig. Es sollen vielmehr verwandt werden: 250 000 Mark für den Ausbau des Erz- und Eisenkais am neuen Binnenhafen, 1,5 Mill. Mark als Darlehen an die Aktionäre der für Emden errichteten Aktien-Gesellschaft, und zwar, um ihnen die volle Einzahlung des Aktienkapitals zu ermöglichen. Das wären also zusammen 1 750 000 Mark. Des weiteren soll allerdings nach dem Gesetzentwurf das Land auch noch die Bürgschaft für die von der A.-G. aufzunehmenden Darlehen bis zu 2,6 Millionen übernehmen. Aber diese Summe ist eben nur eine Bürgschaft, nicht ein jetzt bar aufzunehmender Betrag. Endlich bestimmt der Gesetzentwurf, die aus staatlichen Mitteln bereits fertiggestellten vier Verladebrücken nebst zugehörigen Kaimauern, die Eisenbahn- und Stromversorgungsanlagen mit den zugehörigen Hochbauten einschließlich des Grund und Bodens, auf dem sich die Anlagen befinden, mit allen Rechten und Pflichten der neu zu gründenden Emder Kai- und Lagerhaus-A.-G. zu übereignen.

Donauhafenprojekt für Krems. In der Zeit vom 6. bis 14. September dieses Jahres findet in Krems (Niederösterreich) eine Ausstellung unter dem Namen „Wachauer und Waldvierteler Ausstellung für Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie“ statt; das Baukomitee für die Errichtung des Donauhafens bringt den generellen Projektsplan des Hafens mit der Trasse des Rhein-Main-Donau-Kanales und eine Wandtafel zur Ausstellung, welche das Einzugsgebiet des Hafens veranschaulicht.

Der Flensburger Freihafen. Die Flensburger städtischen Kollegien haben den neuen Freihafen an die Berliner Firma Schenker & Co. verpachtet. Der Hafen wird deshalb an eine zu gründende Flensburger Freihafen A.-G., in welcher die Fa. Schenker das Uebergewicht hat, übergehen, und zwar auf die Dauer von 30 Jahren, bezw. wenn die Gesellschaft im Freihafengebiet größere Baulichkeiten errichtet, auf 50 Jahre. Die Wirtschaftsverbände Flensburgs, die in der Freihafenangelegenheit eine gemeinsame Sitzung abgehalten haben, sind der Ansicht, daß der Abschluß des Magistrats mit der oben genannten Berliner Firma den berechtigten Wünschen der Wirtschaftsverbände entgegenstehe und haben der Erwartung Ausdruck gegeben, daß ein Weg zur Aufhebung dieses Beschlusses gefunden werden könne. Auf die Vorstellungen der Flensburger Kaufmannschaft hin hat der Regierungspräsident gegen die Unterzeichnung des Freihafenvertrages Einspruch erhoben, worauf jedoch der Vertrag von beiden Seiten unterzeichnet worden ist, allerdings mit dem Vorbehalt, daß er erst mit der im Wege des Verwaltungsstreitverfahrens zu erfolgenden Aufhebung des Einspruches des Regierungspräsidenten rechtskräftig werden soll.

Die Berliner Häfen. Den Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Berlin entnehmen wir folgende interessanten Darlegungen über das am 31. 12. 23 beendete erste Geschäftsjahr der Berliner Hafen- u. Lagerhaus-A.-G.: Die Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G., Generaldirektion der Berliner Häfen, hat auf Grund des Erbbauvertrages und des Ladestraßen-Pachtvertrages am 1. März 1923 den Betrieb der Berliner Häfen und Ladestraßen von der städtischen Verwaltung übernommen. Die Ueberleitung vollzog sich ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Zum Zwecke einer einfachen und übersichtlichen Geschäftsführung und zur Entlastung der Generaldirektion erschien es zweckmäßig, die Betriebe neu zu gliedern, wozu der Erbbau- und der Pachtvertrag die Möglichkeit boten. Deshalb wurden im April 1923 gegründet: die Westhafen G. m. b. H., die Osthafen G. m. b. H., die Spandauer Hafen G. m. b. H., die Ladestraßen G. m. b. H. Die Stammteile dieser 4 Gesellschaften befinden sich im Besitz der Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G., Generaldirektion der Berliner Häfen. Während die drei erstgenannten Betriebs-Gesellschaften die in sich geschlossenen Objekte des Berliner West- und Osthafens bezw. des Spandauer Südhafens bewirtschaften, faßt die Ladestraßen G. m. b. H die weit zerstreut liegenden Ladestraßen, ferner den Berliner Nordhafen, den Humboldthafen, Schöneberger Hafen, Urbanhafen und die Häfen zu Neukölln und Tegel zu einer Wirtschaftseinheit zusammen. Diese Gliederung und Arbeitsteilung hat sich gut bewährt; sie ist einfach, übersichtlich und leistungsfähig. Die Vollendung des Westhafens war nach dem Bauprogramm für den 1. Juni 1923 vorgesehen; sie verzögerte sich jedoch um einige Wochen, so daß der volle Betrieb erst im Hochsommer entfaltet werden konnte. Die offizielle Eröffnung des Westhafens erfolgte am 3. September. Das Streben der Gesellschaft, die Häfen und Ladestraßen von Anfang an als Wirtschaftssubjekte selbständig und von Zuschüssen unabhängig zu machen, ferner die Absicht, den Berliner Gesamtverkehr zu fördern, bedingten gebieterisch eine Hebung der Leistungsfähigkeit bei gleichzeitiger Verminderung der Ausgaben. Dazu waren erforderlich: Vermehrung und Beschleunigung des Umschlages durch Ausbau vorhandener Geschäftsbeziehungen, Angliederung neuer Arbeitszweige, innere Vereinfachung der Betriebe, rationelle Bewirtschaftung und höchste Oekonomie. Obwohl die ersten Monate noch durch die Ueber-

leitung der Betriebe beeinflußt waren und der Westhafen in der Tat nur 5 Monate ganz ausgenützt werden konnte gelang es doch ohne Erschütterung des Betriebes und ohne Härten gegen das Personal, auf allen Gebieten Erfolge zu erzielen und größere für die Zukunft anzubahnen. In geschäftlicher Hinsicht wirkte die Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftslage, die im Frühwinter in einen jähen Absturz überging, wie allerwärts auf den Verkehr und damit auf den Umschlagsbetrieb zurück. Die Binnenschiffahrt litt ferner im Dezember unter dem frühen und überaus scharfen Winter, der zunächst einen starken Rückgang des Schiffsverkehrs zur Folge hatte und um den 18. Dezember zur völligen Einstellung der Schiffahrt zwang. Trotzdem blieb die Beschäftigung des Gesamtbetriebes verhältnismäßig recht lebhaft. Gewinn- und Verlustrechnung balancieren mit 341 959 Billionen Mark, Besitz und Schulden am 31. Dezember 1923 mit 1 723 750 Billionen Mark, der Reingewinn wird mit 142 508 Billionen Mark ausgewiesen, von Ausschüttung einer Dividende wurde Abstand genommen.

Rhein-Main-Donau-Kanal und ausländisches Kapital. In Wiener Blättern war in großer Aufmachung mitgeteilt worden, daß der amerikanische Finanzmann Strauß bei seinem jüngsten Besuche beim bayerischen Ministerpräsidenten die Frage der Finanzierung des Rhein-Main-Donau-Kanals besprochen habe. Dabei sei der Ausbau des Kanals für den Verkehr und für die Kraftgewinnung in größtem Maße in Aussicht genommen. Wie die D. A. Z. zu berichten weiß, steht die Verwaltung der Rhein-Main-Donau-A.-G. dieser Veröffentlichung durchaus fern und ist nicht in der Lage, sich dazu zu äußern. Von zuständiger Stelle wird noch mitgeteilt, daß bei dem Besuche des Bankiers Strauß beim bayerischen Ministerpräsidenten wohl von karitativen Bestrebungen, mit keinem Worte aber von den in den Wiener Blättern berührten Projekten die Rede war. Auch die Mitteilung, daß Strauß ein Gast der bayerischen Regierung gewesen sei, entspricht nicht der Wahrheit. Der Münchener Vertreter der D. A. Z. kann dazu mitteilen, daß sich das ausländische Kapital, und zwar nicht nur das amerikanische, wiederholt für den Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals interessiert hat. Die Rhein-Main-Donau-A.-G. hatte bisher keinen Anlaß, die ihr vom ausländischen Kapital gezeigten Wege zu betreten. Die Arbeiten am genannten Kanal gehen systematisch vorwärts. Die Haupttätigkeit ist zurzeit auf die schwierigste Ausbaustufe zwischen Deggendorf und Passau gelegt. Die Arbeiten schreiten dort, wie die D. A. Z. unlängst zu berichten in der Lage war, systematisch vorwärts und sind schon sehr weit gediehen.

Oderbereisung. Auf Anregung des Vorsitzenden des Schiffahrts-Vereins zu Breslau, Herrn Oberstleutnant Graetz, hatte der Herr Oberpräsident von Schlesien, als Chef der Oderstrombauverwaltung, zu einer Oderbereisung eingeladen, welche dem Studium des ganzen Oderlaufs von Breslau bis zur Bezirksgrenze gewidmet war. Während der Bereisung, die am 24. Juli auf dem Strombereisungsdampfer „Graf Zedlitz" angetreten wurde und welche in 2½tägiger Fahrt die Teilnehmer bis Küstrin brachte, wurde eine Reihe von Besprechungen und Sitzungen abgehalten, in welchen die Schiffahrttreibenden der Strombauverwaltung ihre Wünsche und diese wieder ihre Pläne den Schiffahrttreibenden mitteilten. Die auf das beste verlaufene Fahrt, die erste Strombereisung in größerem Stil seit 10 Jahren, hat ergeben, wie zweckmäßig derartige Fahrten, Besichtigungen und Besprechungen der Strombauverwaltung gemeinsam mit der praktischen Schiffahrt sind.

Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Potsdam. Am 3. Juni 1924 fand in Brückenberg die ordentliche Genossenschaftsversammlung statt. Der Vorsitzende berichtete über die Not des Jahres 1923, dankte aber allen Genossen für das treue Zusammenhalten, durch welches der Bestand und die Selbstverwaltung der Berufsgenossenschaft erhalten geblieben seien. Dank der bisher gezahlten Vorschüsse hat der Vorstand beschlossen, diese auf die Hälfte herabzusetzen, so daß vom 1. Juli d. J. ab statt 1,— M. nur 0,50 M. von 1000,— M. Beitrag für 1922 als monatliche Vorschüsse weiterhin pünktlich vorweg zu zahlen sind. Als Mindestbeitrag ist auch fernerhin für den Monat der Betrag von 1,— M. zu zahlen. Der Haushaltsplan für 1925 wurde mit 320 000 G.M. genehmigt. Um die Berufsgenossenschaft allmählich wieder aufzubauen, wurde einstimmig beschlossen, einen Betriebsstock von 100 000 Goldmark zu bilden. Die technische Aufsicht, die in diesem Frühjahre wieder eingesetzt hat, arbeitet zur Zufriedenheit der Berufsgenossenschaft. Die Löhne des Jahres 1924 sind pünktlich bis 11. Februar 1925 an die Berufsgenossenschaft aufzugeben, wobei darauf aufmerksam gemacht wird, daß alle Naturalbezüge, Essen, Fischportionen usw. anzurechnen und anzugeben sind. Die rückständigen Vorschüsse müssen unbedingt sofort gezahlt werden.

Der Arbeitgeberverband der ostdeutschen Kleinschiffahrt ist durch Generalversammlungsbeschluß vom 3. Juni aufgelöst worden.

Binnenschiffahrtsbericht April/Juni 1924 der Handelskammer für das Memelgebiet, Memel. In Memel befanden sich 81 Fahrzeuge von zusammen 23 960 t Tragfähigkeit in Winterlagern. Nur für einen Teil dieser Fahrzeuge konnte Ladung aufgetrieben werden, während die übrigen Kähne leer von Memel segeln oder schleppen mußten, um sich Ladung zu suchen. Im Monat April sind befrachtet: 9 Fahrzeuge mit 6000 Rmtr. Papierholz von Lankuppen nach Memel. Im Monat Mai: 6 Fahrzeuge mit 1700 Rmtr. Papierholz von Lankuppen nach Memel, 9 Fahrzeuge mit 1530 t Zement und Stückgut von Memel nach Litauen, 4 Fahrzeuge mit 600 t Kies von Starrischken nach Memel. Im Monat Juni: 2 Fahrzeuge mit 220 t Salz von Memel nach Litauen, 2 Fahrzeuge mit 475 t Kohlen von Memel nach Königsberg, 7 Fahrzeuge mit 910 t Zement von Memel nach Litauen.

Persönliches.

Ministerialdirektor Schleusner ist aus dem Amt als Präsident der Regierung in Potsdam geschieden. An seine Stelle ist in gleicher Amtseigenschaft der Regierungspräsident Dr. Momm aus Wiesbaden versetzt worden.

Bücherschau.

Die Elbschiffahrtsakte, herausgegeben in der Schriftenreihe „Zeitfragen für Binnenschiffahrt des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg. Verlag: „Rhein"-Verlags G. m. b. H., Duisburg, Friedrich-Wilhelmstraße 41/43. Preis G.M. 2,—. Das Heft enthält die Elbschiffahrtsakte in deutschem und französischem Text, sowie das Zusatzabkommen, ferner die Regierungsdenkschriften über die beiden Abkommen sowie die Verträge Deutschlands und der Tschecho-Slowakei über die Besetzung des Sekretariats der Elb-Kommission und über die Beförderung von Postpaketen aus der Tschecho-Slowakei durch Deutschland auf der Elbe.

Die Lohnpolitik der deutschen Arbeitgeber. Unter obigem Titel erscheint soeben das Heft 7 der Schriften der Vereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände Berlin (zu beziehen durch die Pressestelle der Vereinigung, Preis 2.— Mk.). Die Denkschrift geht von der sozialdemokratischen Reichstagsinterpellation vom 3. Juni d. J. aus, in der der deutschen Arbeitgeberschaft der Vorwurf gemacht wird, daß sie die gegenwärtige Wirtschaftskrisis zur Wiederherstellung der uneingeschränkten Arbeitgeberherrschaft durch Lohndruck und Arbeitszeitverlängerung auszunutzen versucht und dadurch die Krisis verschärft haben. Gegen diesen Vorwurf wendet sich die Denkschrift, und zwar zunächst hinsichtlich der Lohnpolitik. Eine zweite Denkschrift über die Arbeitszeitfrage ist in Vorbereitung. In eingehenden Darlegungen wird zunächst die deutsche Lohnentwicklung vom Beginn der Markstabililiserung bis zum Juli 1924, sowie ihre Einwirkung auf die deutsche Wirtschaft geschildert. Hieran schließt sich ein kritischer Teil, in dem die Tätigkeit der amtlichen Schlichtungsinstanzen und die Lohnpolitik der Gewerkschaften einer eingehenden Prüfung vom Arbeitgeberstandpunkt aus unter-

zogen werden. Die Denkschrift kommt zu dem Ergebnis, daß die Ursache der heutigen Wirtschaftsnot in letzter Linie in dem verlorenen Kriege mit allen seinen Folgen zu suchen ist und daß der dringend notwendige innere Friede nur dadurch erreicht werden kann, daß auch die Arbeitnehmer zu der Erkenntnis geführt werden, daß nur durch außerordentliche Anstrengungen, verbunden mit größter Arbeitsleistung und weitgehender Einschränkung der Bedürfnisse eine Gesundung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse herbeigeführt wird und daß die deutschen Arbeitgeber durchaus im Sinne dieser Gesundung unserer Wirtschaft handeln. Ein reichliches statistisches Material vervollständigt die wertvolle Denkschrift, deren Bezug wir empfehlen können.

Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1924. Soeben gelangte im Verlage von C. Heinrich in Dresden-N. 6 der 42. Jahrgang des „Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1924", herausgegeben von Dr. H. Grobleben, jur. Beirat der Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden, unter Beihilfe von Behörden, Gesellschaften, Vereinen und Handelskammern zur Ausgabe. Der Preis beträgt gebunden G.M. 4,—. Auch der neue Jahrgang bringt in seinem reichhaltigen Umfange wiederum zahlreiche wichtige Beiträge und Neuerungen. Er gibt den genauen Wortlaut der wichtigen neuen Elbschiffahrtsakte sowie des Zusatzübereinkommens über die Elbschiffahrtsgerichte, welche am 1. April cr. in Kraft getreten ist. Ferner wird erstmalig die genaue Zusammensetzung und Organisation der Internationalen Elbekommission veröffentlicht. Der Kalender enthält ferner die neuen Vorschriften über die Zuständigkeit der Gerichte und die jetzt gültigen Goldmarksätze der Anwalts- und Gerichtskosten, sowie des Wechselstempeltarifes. Ebenso berücksichtigt der Kalender in übersichtlicher Weise die Neuregelung der Angestellten-, Invaliden- und Krankenversicherung, der Arbeitszeit und der Lohn- und Gehaltspfändung. Das Gebiet der Oder ist ebenfalls wieder in erweitertem Umfange aufgenommen worden. Geschmückt ist das Buch mit dem Bildnis des verstorbenen Herrn Direktor Petters, eine wertvolle Erinnerung für jeden, der ihn gekannt hat. Außerdem wird aus dem reichen Inhalte noch erwähnt: Die neuen Post- und Telegr.-Gebühren, die Ufer- und Hafenordnungen, Tarife, Fortsetzung der Chronik, behördliche Verordnungen und Bekanntmachungen usw. Das Handbuch, welches in praktischem Taschenformat gehalten ist, sei daher abermals den beteiligten Kreisen bestens empfohlen.

Firmennachrichten.

Die Gründung einer tschechoslowakischen Oderschiffahrtsgesellschaft. Kürzlich wurde die tschechoslowakische Oderschiffahrtsgesellschaft, Prag, ins Leben gerufen. Von dem 10 000 000 tschech. Kronen betragenden Gesellschaftskapital, das in 10 000 Prioritätsaktien und 15 000 Stammaktien zu je 400 Kr. Nennbetrag zerfällt, übernahm die Wittkowitzer Gesellschaft Prioritätsaktien im Betrage von 1 712 400 tschech. Kr., die Berg- und Hüttenwerksgesellschaft solche im Betrage von 1 087 600 tschech. Kronen. Gegen den Rest des Kapitals in Höhe von 7,2 Millionen Kronen, die dem tschechoslowakischen Staate zufielen, brachte dieser seinen Anteil an den Oder-Schiffahrtseinrichtungen in die Gesellschaft ein. Die neugegründete Schiffahrtsgesellschaft, deren Direktion in den Händen der Wittkowitzer Eisenwerke liegt und die mit der in Stettin seßhaften „Ost-See-Reederei" eine Betriebsgemeinschaft abgeschlossen hat, wird auf der nunmehr internationalisierten Oder, von deren Mündung in die Ostsee bis zur Schiffahrtsgrenze, sowie auf den mit der Oder in Verbindung stehenden märkischen Wasserstraßen, die den Zusammenhang mit der Elbe herstellen, Schiffahrt treiben.

Hafen- und Lagerhaus-A.-G., Glogau. In das Handelsregister zu Glogau wurde die am 8. September 1923 mit 120 000 M. Grundkapital gegründete Hafen- und Lagerhaus-A.-G., Glogau, eingetragen. Gegenstand des Unternehmens ist Pachtung und Betrieb der städtischen Anlagen. Zu den Gründern zählen außer der Stadtgemeinde Glogau und der bekannten Schiffahrtsfirma Julius Krümling-Magdeburg einige Glogauer Spediteure und die Zuckerfabrik Fraustadt.

Die Emschergenossenschaft in den Rechnungsjahren 1922 und 1923. Die Emschergenossenschaft veröffentlichte vor kurzem einen umfangreichen Verwaltungsbericht für die Geschäftsjahre 1922 und 1923, dessen hauptsächlichsten Inhalt wir hiermit unseren Lesern im Auszuge bringen: „Der Verfall der Währung, die Steigerung der Preise, die schwierige, teils unmögliche Beschaffung von Baugeldern haben dem genehmigten Bauprogramm erheblichen Abbruch getan, den Fortgang begonnener Arbeiten stark beeinträchtigt, große Mühe und viel Arbeit verursacht. Zu diesen Schwierigkeiten trat eine immer stärker werdende Kreditnot. Die gespannte Lage des Anleihemarkts hatte den Vorstand schon im Oktober veranlaßt, die Bauarbeiten zu gruppieren und zur unbedingten Fortsetzung nur diejenigen Bauten zu bestimmen, die nicht ohne Gefahr — z. B. bei bereits begonnenen Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen — oder nicht ohne verhältnismäßig hohen Schaden eingestellt werden konnten. Die hohen Kosten der Geldbeschaffung verstärkten die dauernde Sorge, ob sich die Bauten wirtschaftlich überhaupt verantworten lassen, zumal zeitweise weit über Friedenspreis gebaut wurde. Die Abschnürung des Bezirks führte schließlich zu einem allgemeinen Materialmangel; einzelne Baustoffe waren kaum noch aufzutreiben. Durch die Stillegung von Baustellen und durch die Einschränkung des Baubetriebs wurde Personal frei, und zwar 1922 vorübergehend, 1923 dagegen endgültig. Von 115 Beamten und 104 Angestellten schieden bis Ende März 1924 48 Angestellte aus, die durchweg anderweit Arbeit gefunden haben. In beiden Berichtsjahren war der Vorstand unausgesetzt bestrebt, in größestem Umfange zu bauen und auf den Baustellen möglichst viel Erwerbslose zu beschäftigen. Beides darf bei Berücksichtigung der Schwierigkeiten als geglückt bezeichnet werden. Es gelang, im Emschergebiet zeitweise 1500 Erwerbslose unterzubringen. Was die finanzielle Lage betrifft, so ergibt sich für die Emschergenossenschaft einschließlich der Anleihen und langfristigen Darlehen eine Gesamtbelastung von 1 430 259 Billionen Mark. Der Kassenbestand beträgt am 1. April 1924 198 528,32 Billionn Mark.

Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-G.

Generaldirektion der Berliner Häfen

BERLIN NW 7

UNTER DEN LINDEN 39, SCHENKERHAUS

Fernspr.: Ortsverkehr Zentrum 15946—15969, Fernverkehr Zentrum 13223—13224

Sämtliche Berliner Hafenanlagen umfassend

Westhafen, Spandauer Hafen, Osthafen, Ladestraßen, Nordhafen, Humboldthafen, Urbanhafen, Schöneberger-Hafen und die Häfen zu Tegel und Neukölln

Nutzbare Kailänge 20 Kilometer / Gedeckte Lagerräume für 200000 t
Freiladeplätze 320000 Quadratmeter / Benzinlager 1000 cbm

Getreidespeicher im Osthafen

Die neuesten Binnenhafen-Anlagen des Kontinents

Tiefliegendes Tankschiff mit Kesselwagenzug an der Benzintankanlage des Osthafens

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg; verantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 9
15. September

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

Allgemeiner Teil. Seite

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 9
15. September

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Neuzeitliche Hafenkrane und Verladebrücken unter besonderer Berücksichtigung ihrer Wirtschaftlichkeit.

Von Professor Dr. Keßner, Duisburg. *)

Die gewaltige Entwicklung des Verkehrswesens in den letzten Jahren vor dem Kriege führte uns mit zwingender Notwendigkeit auf die bessere Ausnutzung vorhandener Wasserstraßen. Trotzdem die Vorteile der Wasserwege zur Entlastung der Eisenbahnen, besonders in den Industriegebieten, längst erkannt sind, geht man mit einer gewissen Zurückhaltung an den Ausbau vorhandener und mit noch größerer Vorsicht an den Bau neuer Wasserstraßen heran. Die Entwicklung wird sich voraussichtlich derart gestalten, daß besonders in den Industriezentren neben dem weitverzweigten, aber stark überlasteten Eisenbahnnetz ein zweites, selbständiges Verkehrsnetz, bestehend aus Wasserstraßen und Landstraßen, entstehen wird, bei dem Flußschiffe, Lastkraftwagen und neuzeitliche Krananlagen gemeinsam an der Bewältigung des Güterverkehrs arbeiten werden.**) Die mit der Eisenbahn oder mit Lastkraftwagen eintreffenden Güter können schnell und billig nur dann umgeschlagen werden, wenn wirtschaftlich arbeitende Krane und Verladebrücken, die den besonderen Verwendungszwecken angepaßt sein müssen, in genügender Anzahl vorhanden sind.

Die Bedeutung der Hebezeuge für den Hafenumschlag geht daraus hervor, daß im Jahre 1907 bereits 750 Kaikrane im Hamburger Hafen arbeiteten und zusammen eine Leistung von rund 7500 PS. erfordern, die nur durch etwa 75 000 Menschen, also den zehnten Teil der damaligen Bevölkerung Hamburgs, ersetzt werden könnten.

*) Kurzer Bericht über einen Vortrag des Verfassers im Ruhr-Bezirksverein des V. D. I.

**) Vergl. Umschlagsanlagen zwischen Wasserstraßen und Landstraßen. Von Reg.- und Baurat Prietze, Hannover. („Der Rhein" 15. 2. 24, S. 33.)

Im Schiffsverkehr setzten sich die Frachtkosten aus den Liegekosten des Schiffes im Hafen und aus den täglichen Betriebskosten während der Fahrt zusammen. Die Frachtkosten haben bei dem Privatwirtschaftsbetrieb der Schiffahrt keine festen Werte, sondern unterliegen den Gesetzen von Angebot und Nachfrage. Die Liegekosten des Schiffes im Hafen bestehen aus den allgemeinen Gebühren für die Benutzung der Anlagen, einschließlich der Lösch- und Ladekosten, und den täglichen Betriebskosten. Die letzteren hängen von der Art des Schiffes ab und sind auf die Tonne Ladung bezogen für Seeschiffe wesentlich größer als für Schleppkähne. Die Wirtschaftlichkeit des Umschlagsverkehrs in den Häfen wird durch den Umstand beeinflußt, daß er sich nicht mit derselben Regelmäßigkeit abwickelt wie der Fernverkehr, sondern unregelmäßig arbeitet. Die eintreffenden Schiffe und Wagen müssen rasch gelöscht und beladen werden, um das in den Fahrzeugen festgesetzte Kapital zu verzinsen; in den Pausen ruht die Anlage. Sie steht daher während eines Teiles des Jahres nur in Bereitschaft und wartet auf Arbeit, die auch bei größtem Andrang schnell bewältigt werden muß. Die wirklichen Betriebszeiten sind infolgedessen kurz im Verhältnis zu den Ruhezeiten; der auf die Tonne Umschlagsgut entfallende Betrag an Zinsen und Tilgungskosten ist daher bei den Verladeanlagen stets sehr groß im Verhältnis zu dem geringen Aufwand für elektrischen Strom und für Bedienung.

Große Leistungen sind am vorteilhaftesten durch große Ladegeschwindigkeiten zu erreichen, d. h. es müssen alle Anlagen so gestaltet sein, daß das Fördermittel möglichst ungestört arbeiten kann. Das ist bei den teueren Seeschiffen von noch größerer Bedeutung als bei Fluß-

schiffen. Andererseits ist bei *Flußschiffen* eine große Ladegeschwindigkeit deshalb leichter erreichbar, weil das ganze Deck in der Regel aufklappbar und der Laderaum an fast allen Stellen den Fördermitteln zugänglich ist. Allerdings muß für einen gleichmäßigen Fortgang der Lösch- und Ladearbeit gesorgt werden, da die *ungenügende Schiffssteifigkeit* keine einseitige Anhäufung der Ladung verträgt. Durch selbstfahrende Fördermittel lassen sich aber diese Forderungen ohne nennenswerte Beeinträchtigung der Förderleistung erreichen.

Für die Wahl und Ausbildung von Umschlagsvorrichtungen und Hebezeugen für den Hafenbetrieb lassen sich allgemein gültige und feste Regeln nicht aufstellen, denn abgesehen von persönlichen Ansichten sind stets die örtlichen Verhältnisse ausschlaggebend. Trotzdem haben sich für die Hilfsmittel zur Bewältigung der Schiffsgüter, sowie der Erz- und Kohlenmengen, die den Hauptbestandteil der Umschlagsgüter bilden, feststehende Bauarten entwickelt, die in verschiedenartiger Ausführung in fast allen Häfen wiederkehren, wie Drehkrane, Verladebrücken und Kipper, sodaß man sich darauf beschränken kann, an einigen ausgeführten Anlagen zu zeigen, wie in neuerer Zeit die Frage der Ausrüstung von Häfen mit Hebezeugen gelöst wurde, und warum ihre Anschaffung lohnend ist.

Die in den Häfen am häufigsten benutzten Fördermittel sind die *Drehkrane*, meist mit 1,5 bis 3 t Tragkraft. Noch schwerere Lasten werden von zwei benachbarten Kranen gemeinsam gehoben. Unter günstigen Verhältnissen lassen sich mit derartigen Kranen 30—40 Kranspiele stündlich erzielen. In letzter Zeit haben neben den elektrischen Kranen die *Dampfkrane* wieder an Bedeutung gewonnen, besonders dort, wo kein elektrischer Strom vorhanden ist.

Bild 1. Halbtorkran im Hamburger Hafen mit 3000 kg Tragkraft.

Da fahrbare Drehkrane je nach ihrer Bauart für ihre Gleisanlage einen 2,5 bis 4 m breiten Streifen der wertvollen Kaifläche beanspruchen, der sonst für den Verkehr von Fuhrwerken und Eisenbahnwagen nutzbar gemacht werden könnte, ging man bald dazu über, den Kranwagen torförmig auszubilden (Bild 1, 2 und 8), sodaß ein oder mehrere Eisenbahngeleise unter demselben hinweg geführt werden konnten. Dabei nehmen die beiden Kranstützen mit ihren beiden Laufschienen nur eine ganz schmale Fläche ein. Eine weitere Verbesserung, die landseitigen Schienen auf Konsolen am Kaischuppen zu verlegen, führte zu den besonders in Seehäfen gebräuchlichen *Halbtorkranen*, von denen Bild 1 einige Ausführungen mit 3000 kg Tragkraft und 27 m Hubhöhe zeigen. Jeder dieser Krane leistet stündlich 75 000 kg.

In dem Bestreben, die Leistungsfähigkeit der Krane noch mehr zu steigern und die Lade- und Löschzeit der Schiffe abzukürzen, führte die weitere Entwicklung zu den sogenannten *Doppelkranen* (Bild 2), die mit zwei Fördervorrichtungen arbeiten. Auf einem hohen Portal steht der übliche Drehkran und unter ihm hängt ein verschiebbarer Ausleger, auf dem eine Laufkatze fährt. Die leichte Laufkatze macht gerade, also kürzere Wege und kann größere Fahrgeschwindigkeiten erzielen, ist also leistungsfähiger als ein Drehkran. Die Erfahrungen haben ergeben, daß man mit der Laufwinde bis 40 Spiele stündlich erzielen kann, gegen nur 25 Spiele beim Drehkran. Weiter kann man mit zwei Kranhaken aus einer Luke fördern und bei zwei dicht zusammen gefahrenen Doppelkranen ein enges Arbeitsfeld von 4 Haken schaffen.

Für die *Holzverladung* haben sich in den letzten Jahren einige Kranarten eingeführt, die in den nächsten Abbildungen kurz erwähnt werden sollen. Bild 3 zeigt die Verladung von Langhölzern mit einem Demag-Zug, das ist einer der neuesten Elektroflaschenzüge, der sich ohne weiteres an jedem anderen Laufkran oder Drehkran anhängen läßt und bis zu 5000 kg Tragkraft gebaut

wird. Auch den altbewährten Dampfkran kann man in zweckmäßigster Weise zur Verladung von Langhölzern benutzen. Da der Dampkran keine Stromzuführungsleitungen wie der elektrische Kran erfordert, kann er an jeder Stelle des Lagerplatzes, der Werkstatt oder auch auf Eisenbahnanschlußgeleisen benutzt werden. Er eignet sich auch als Rangierlokomotive und kann 6 beladene oder 8 leere Wagen verschieben. Für große Leistungen kommen Verladebrücken in Betracht, die Bauholz oder Grubenholz aus dem Schiff herausheben und in Wagen umladen oder auf Lager legen. Um den Verkehr zwischen der Wasserstraße und dem Lagerplatz nicht zu behindern, baut man Verladebrücken mit großen Spannweiten und langen Auslegern.

Bild 2. Demag-Doppelkrane im Hamburger Hafen.

Zur Beschleunigung der Lösch- und Ladezeiten von Schiffen benutzt man für Grubenhölzer besondere Holzgreifer, die für eine Leistung bis zu 4½ qm gebaut werden. Die Bilder 4 und 5 zeigen die Holzgreifer im geöffneten und geschlossenen Zustand zum Verladen von Grubenholz. Wichtig hierbei ist, daß der Greifer auch ohne Hilfsmannschaften stets paralell zur Lage der Hölzer aufgesetzt werden kann. Die Leistung dieser Holzgreifer beträgt durchschnittlich 40 t stündlich.

Bild 4. Holzgreifer geöffnet.

Bild 3. Elektro-Flaschenzug bei der Holzverladung

Bild 5. Holzgreifer geschlossen.

Zum Heben und Fördern von Massengütern, die im Freien gelagert werden können, bedient man sich der Verladebrücken, die auch die Güter bei angeschlossenen Werkstätten an andere Fördermittel weitergeben. Hier lassen sich zwei Hauptarten unterscheiden: Brücken mit Drehkran und Brücken mit Laufwinden.

Bild 6. Verladebrücken in Altona.

Die von der Demag-Duisburg für die Kai- und Lagerhaus-Gesellschaft, Altona, gebauten vier fahrbaren Verladebrücken mit 5500 kg Tragkraft sind in Abbildung 6 dargestellt. Die 71 m langen Brücken besitzen über Land eine Spannweite von 53 m und über Wasser eine Ausladung von 29 m bei 18 m Höhe über Kai. Um beim Anlegen und Verholen der Schiffe Bewegungsfreiheit zu haben, sind die Ausleger zum Hochklappen eingerichtet. Bemerkenswert ist die auf dem Untergurt der Brücke angehängte Laufkatze, die als Drehlaufkatze mit einem Ausleger von 6,75 m ausgebildet ist, der einen vollen Kreis beschreiben und daher einen 13,5 m breiten Flächenstreifen, also fast die ganze Bodenfläche einer Schiffsluke, ohne Verfahren der Brücke bestreichen kann und dadurch das Verladen außerordentlich erleichtert und beschleunigt. Die Hubgeschwindigkeit beträgt 24 m/min. Die Laufkatze kann in der Minute drei vollkommene Drehungen ausführen und eine Fahrgeschwindigkeit von 145 m/min. entwickeln.

Diese und ähnliche Verladebrücken (z. B. in Emden und Rotterdam) zeichnen sich durch eine imposante Form aus, die in allen Teilen möglichst durchsichtig gehalten wurde, um dem Wind nur recht geringe Angriffsflächen zu bieten. Große Uebersichtlichkeit und leichte Zugänglichkeit zu allen Teilen tragen mit zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Vereinfachung des Betriebes selbst bei.

Bei einem Fahrweg von 20 m beträgt die Stundenleistung jeder Brücke 165 t. Beim Entleeren eines am Ende des Auslegers liegenden Schiffes und Abwerfen des Gutes am landseitigen Ende der Brücke, also bei einem Fahrwege von rund 48 m, können mit diesen 4 Brücken etwa 660 t/stdl. verladen werden.

Die größten Verladebrücken der Welt mit 200 m Länge, 65 m Ausladung über Wasser und einer stündlichen Leistung von je 500 t werden jetzt für eine holländische Großfirma von der Demag erbaut. Sie sind zum Ausladen großer Spezial-Erzdampfer von etwa 10 000 t Fassungsvermögen bestimmt. Die Schiffsräume werden mit einem verhältnismäßig großen Greifer von 30 t Gesamttragkraft bis auf einen Rest von einem Viertel oder einem Fünftel geleert. Jede dieser Riesenbrücken vermag beim Laden von Schiff zu Schiff oder vom Schiff zum Lager 500 t/stdl. umzuschlagen. Diese Leistung kann unter günstigen Umständen auf das 1½fache gesteigert werden.

Neben diesen Verladebrücken sind in den letzten Jahren ganz neue und eigenartige Brücken entstanden, deren Hauptaufgabe darin besteht, Eisenbahnwagen vom Gleis aufzunehmen, sie nach dem Entladeplatz zu fahren und zu kippen. Die Verladebrücke (Bild 7) trägt ein fahrbares Windwerk, die „Kipperkatze", die zum Heben, Fördern und Kippen einer flachen, an Seilzügen hängenden Bühne dient. Im Betriebe wird die Bühne auf das Gleis gesenkt, der beladene Eisenbahnwagen wird über Auflaufzungen auf die Bühne gezogen und mit dieser gehoben, über das Schiff oder den Lagerplatz gefahren, gekippt, entleert und auf das Leergleis zurück gesetzt.

Wenn diese Verladebrücken mit Kippbühne gleichzeitig auch Schiffe löschen oder aufgestapeltes Gut verladen sollen, so wird das Greiferwindwerk mit der Kipper-

Bild 7. Verladebrücke mit Kippbühne im Hafen v. Hannover.

katze vereinigt, oder man setzt einen besonderen Drehkran auf die Obergurte der Brücke. Werden noch höhere Anforderungen gestellt, wie zum Beispiel bei der Kipperkatzenanlage für die Reichswerft Wilhelmshaven, so können auch zwei Drehkrane vorgesehen werden. Das Brückenfahrwerk wird in diesem Falle von der Kipperkatze aus gesteuert. Die einzelnen Hebezeuge sind elektrisch blockiert, um Kurzschlüsse und Betriebsstörungen, wie sie durch das gleichzeitige Steuern von verschiedenen Hebezeugen auftreten könnten, zu verhüten.

Mit derartigen Verladebrücken lassen sich alle Arten des Umschlagsbetriebes ausführen, und sowohl Wagen in das Schiff als auch auf Platz entleeren. Auch können Eisenbahnwagen den verschiedenen Gleisen entnommen werden, sodaß sich Kohlen mühelos mischen lassen.

Die größte Anlage dieser Art wurde für die damalige Kaiserliche Werft Wilhelmshaven gebaut. Ihre Kipperkatze bewältigt stündlich 20 Wagen mit je 20 t Ladegewicht, während die beiden 7,5-t-Drehkrane mit ihren großen Greifern von 3 cbm Inhalt in der Stunde etwa 120 t je Kran fördern. Beim Zusammenarbeiten beider Fördervorrichtungen werden stündlich 640 t von einer Brücke umgeschlagen. Mit beiden Brücken konnten demnach, wie die Bedingungen lauteten, in 36 Stunden 36 000 t Kohle vom Lager in Prähme, 4000 t auf Eisenbahnwagen und 4000 t aus Dampfern oder Leichtern entladen werden, und es war dadurch möglich, die gesamte deutsche Hochseeflotte in nur 36 Stunden zu bekohlen.

Jede bestehende Kaianlage kann ohne teure Umänderungsarbeiten für Kipperkatzenbetrieb eingerichtet werden; denn die wasserseitige Brückenstütze läßt sich so weit hinter Kaikante anordnen, daß die Kaimauer frei von Zusatzbelastungen bleibt, außerdem kann jede beliebige Gleisanlage bedient und die Kohlen können bei stark wechselndem Wasserstand in jeder gewünschten Höhenlage entladen werden. Die Vorteile sind so groß, daß der Hafenbau diese neueste Entwicklung der Hebe- und Förderanlagen gebührend berücksichtigen wird.

Die Entwicklung der Hafenkrane zeigt Bild 8, in dem links ein alter Handkran, in der Mitte einer der ersten Dampfkrane und rechts ein neuer Torkran mit 6000 kg Tragkraft und 18 m Ausladung dargestellt ist, den die Demag für die Allgem. Speditionsgesellschaft in Dsbg.-Ruhrort gebaut hat. Die in den übrigen Bildern 1—7 gezeigten Krane und Verladebrücken sind sämtlich von der Demag konstruiert und ausgeführt.

Bei Berechnung der Wirtschaftlichkeit einer Verladeanlage sind außer den Anschaffungskosten auch die Verzinsung und Tilgung dieser Summe, die Erz-, Beton- und Aufstellungsarbeiten, sowie die direkten und indirekten Betriebskosten zu berücksichtigen. Bei der Festsetzung der Tilgungsquote vergißt man meist, den zuweilen beträchtlichen End- oder Schrottwert der Anlage anzusetzen und übersieht leicht die Tatsache, daß bei Anrechnung der üblichen Abschreibungsquote von 5 v. H. im Anfang die volle Summe, allmählich immer weniger und schließlich nach der letzten Abschreibung nur noch die Nullsumme angesetzt werden darf. Bei Feststellung der Betriebskosten müßten demnach jährlich nur $5 \times \frac{1}{2} = 2\frac{1}{2}$ v. H., also die Hälfte des Tilgungsbetrages, gerechnet werden.

Bild 8. Der neuste Tordrehkran mit 6000 kg Tragkraft und 18 m Ausladung im Vergleich zum Dampfkran und dem alten Handdrehkran.

Zugunsten einer Verladeanlage spricht auch noch die Tatsache, daß sich infolge der Umschlagsbeschleunigung oft beträchtliche Ersparnisse an Wagenstandgeld bei Eisenbahnwagen und Ueberliegegeldern bei Schiffen erzielen lassen, ganz abgesehen von leicht erreichbaren Entladeprämien, die der Reeder dem Verfrachter zahlt, wenn es ihm gelingt das Schiff schneller als vorgeschrieben abzufertigen.

Bekanntlich werden Häfen, die mit leistungsfähigen und stets betriebsbereiten Anlagen ausgerüstet sind, stets von den Schiffern bevorzugt, weil sie die Gewißheit haben, die Liegezeit abzukürzen und schneller eine neue Reise antreten zu können. Für die Wirtschaftlichkeit des ganzen Hafenverkehrs sind daher neuzeitliche Krane und Verladeanlagen von ausschlaggebender Bedeutung.

Die neuen Umschlagsvorrichtungen im Königsberger Hafen.

Von Ing. B. Scheuermann.

Das Anwachsen des Hafenverkehrs in Königsberg verlangte schon vor Jahrzehnten eine durchgreifende Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Umschlagsvorrichtungen. Ein Ausbau des Innenhafens, also eine Verbesserung der Anlagen am Pregellauf selbst, konnte nur einen Notbehelf darstellen. Die städtische Werfthalle, die erste moderne Umschlagsvorrichtung des Königsberger Hafens, hat eine Grundfläche von 4400 qm und ist mit 6 elektrischen Halbportalkranen von 1,8—6 t Tragfähigkeit ausgestattet.*) Sie dient in der Hauptsache dem Verkehr zwischen Königsberg und anderen Ostseehäfen. Eine wirkliche zeitgemäße Umgestaltung der Hafenverhältnisse konnte aber nur durch eine Neuanlage außerhalb des alten Stadtkernes geschaffen werden. Die Stadtverwaltung hat sich rechtzeitig darauf eingestellt und bemüht sich mit allen Kräften darum, daß sich Königsberg, als günstigster Markt des Ostens, zu einem bedeutenden Zwischenhandelsplatz zwischen Deutschland und den angrenzenden Oststaaten ausbildet.

So entstehen jetzt auf den Pregelwiesen unterhalb der Stadt neue Hafenanlagen, von denen das Hafenbecken IV schon vollständig ausgebaut ist und an dessen nördlicher 750 m langen Ufermauer zwei Getreidespeicher bereits fertiggestellt sind. Letztere können außer für Getreide auch zur Lagerung anderer Güter dienen und haben einen Fassungsraum von zusammen 40 000 t. Zur schnellen Bewältigung der Umschlagsmengen hat die DEMAG in Duisburg für dieses Hafenbecken 6 Vollportalkräne gleicher Bauart geliefert, die im folgenden kurz beschrieben werden sollen.

Die Verbindung der Hafenanlagen im allgemeinen mit dem Eisenbahnnetz zur schnellen Verladung der zu Wasser

*) Dr. Kuschke, Königsberg, sein Hafen u. Binnenwasserstr. Schiffahrtszeitung Nr. 8, 26. Jan. 1924.

ankommenden Güter macht es notwendig, die Eisenbahngeleise nahe der Kaikante zu verlegen und oft mehrere nebeneinander anzuordnen. Um einen reibungslosen Güterzugsverkehr und gleichzeitig ungehinderten Kranbetrieb beim Verladen zu erhalten, verwendet man im neuen Königsberger Hafen Vollportalkräne. Zum Antrieb der elektrischen Triebwerke steht dreiphasiger Wechselstrom von 500 Volt und 50 Perioden am Hauptstromabnehmer zur Verfügung. Da die Kräne sehr oft und weit verfahren werden müssen, sind unterirdische blanke Schleifleitungen vorgesehen. Das aus starken Blechen und Winkeln gebildete Portal hat von der Oberkante der Eisenbahnschienen gemessen eine lichte Höhe von 5,60 m, so daß sowohl Lokomotiven als auch beladene Güterwagen hindurchfahren können. Mit 10,50 m Stützweite überspannt es zwei Eisenbahngeleise und kann durch einen 14,3 PS starken Motor (720 Umdr./Min.) verfahren werden. Die vordere Fahrschiene ist ganz nahe der Kaikante verlegt, sodaß der Kranführer sein Arbeitsfeld voll übersehen kann. Landseitig hat das Portal eine Ausladung von 1,8 m und wasserseitig 0,7 m. Um nach Beladen oder Entladen der Wagen keine Kranbetriebsstockungen durch Mangel an neuen Fahrzeugen eintreten zu lassen, ist an der Landseite des Portalfußes eine Wagenzugmaschine für 1000 kg Zugkraft und 18 m/Min. Seilgeschwindigkeit vorgesehen, die von einem 6 5 PS-Motor und 940 Umdr./Min. angetrieben wird.

Auf dem Portal ist der Drehkran für Greifer- und Stückgutbetrieb mit 3 t Tragfähigkeit und Einzelantrieb für alle Bewegungen angeordnet. Rechnet man unter günstigen Verhältnissen 35 Kranspiele in der Stunde, so können mit diesen 6 Drehkranen täglich bei 10stündiger Schicht 3 × 35 × 6 × 10 = 6300 t verladen werden. Um dem Kran ein größeres Arbeitsfeld zu geben, kann er auf dem Portal durch einen 10,2 PS-Motor (705 Umdr./Min.) mit einer größten Fahrgeschwindigkeit von 24 m/Min. auf zwei Schienen mit 2,80 m Spurweite landseitig verfahren werden. Zum Drehen des Kranes dient ein 10,2 PS-Motor, dessen Vorgelege in einem Triebstockkranz mit 2,5 m. Durchmesser eingreift und dem Hebezeug eine Drehgeschwindigkeit von 24 m/Min. erteilen kann. Der Drehkran ist mit einem Demag-Greifer ausgerüstet, der bei einem Fassungsvermögen von 1,5 cbm ein Eigengewicht von 1800 kg aufweist. Sein Hub- und Entleerseil, letzteres mit einer Schlappseilsteuerung, laufen mit einer Arbeitsgeschwindigkeit von 52 m/Min. über je eine Trommel, die über Stirnradvorgelegen von einem 44,9 PS-Motor (720 Umdr./Min.) gleichzeitig angetrieben werden. Für Stückgüterbetrieb wird anstelle des Greifers ein Lasthaken an dem Drahtseil befestigt. Durch Ausrücken der Zwischenwelle kann die überflüssig gewordene Entleertrommel ausgeschaltet werden. Von Mitte Drehsäule bis Mitte Greifer bezw. Lasthaken hat der Drehkran 10,5 m Ausladung und bei einer Rollenhöhe von 9 m eine größte Hubgeschwindigkeit von 25 m. Durch eine eichfähige Eßmann-Seilzugwage wird die Last, mittels Lasthaken oder Greifer gehoben, in wenigen Sekunden verwogen. Der auftretende Seilzug wird durch die im Auslegerkopf befindliche Wägeeinrichtungen festgestellt und mittels Hebel und Gestänge auf einem üblichen Laufgewichtsbalken im Führerhaus übertragen. Bei Massenwägungen wird das Wägeergebnis mittels einer selbsttätigen Gewichts-Abdruckvorrichtung auf einem Papierband ersichtlich. Hub- und Fahrwerk sind mit elektromagnetisch betätigten Bremsen, das Drehwerk mit einer Fußtrittbremse und das Hubwerk mit weiteren Sicherheitsvorrichtungen (Endausschalter) ausgerüstet. Die gesamten Antriebs- und Steuervorrichtungen sind in einem wetterdichten Schutzhause übersichtlich und leicht handlich untergebracht und werden von dem erkerartigen Vorbau des Kranbaues aus betätigt. Am anderen Ende des Führerhauses ist das Gegengewicht aus Schrot und Beton untergebracht. Alle ins Freie führenden Oeffnungen für Seile, Hebel usw. sind möglichst klein gehalten und durch Schieber abgedichtet.

Mit der Fertigstellung der sechs neuen Hafenbecken wird Königsberg zu einem bedeutenden Zwischenhandelsplatz zwischen Deutschland und den angrenzenden Oststaaten ausgebildet und die deutsche Technik wird hier wie in früheren Zeiten, so auch jetzt die Schwierigkeiten überwinden und den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft fördern helfen.

Von der ostpreußischen Binnenschiffahrt.

Von Dr. Lothar Winarski-Königsberg.

Der Mittelpunkt der ostpreußischen Binnenschiffahrt ist Königsberg. Hier vereinigen sich fast alle Binnenwasserstraßen Ostpreußens und gehen in den Seeweg Königsberg-Pillau über. Jene Wasserwege reichen aber weit über die Grenzen Ostpreußens hinaus nach Polen, Litauen und Rußland. Infolge der politischen Verhältnisse und der sehr schwierigen östlichen Verkehrslage ist aber in den letzten Jahren bis heute ein als Transit nennenswerter Binnenschiffahrtsverkehr Ostpreußens, das sich als Transitland für russische Güter vorzüglich eignet, nicht zu verzeichnen; man denke nur daran, daß in Königsberg folgender Wasserweg endet: Schwarzes Meer (Odessa) — Dnjepr — Pripet (russisch) — Oginskikanal (polnisch) — die Schara — die Memel (anfangs polnisch, dann litauisch) — Pregel (deutsch). Würde dieser größtenteils versandete Weg wieder instand gesetzt werden, dann hätte Königsberg eine große Zukunft und würde seine frühere Bedeutung als Transitpunkt und Handelsstadt wiedergewinnen. Andererseits bildet ganz Polen und ebenso Weißrußland fast bis Moskau hin, ein vorzügliches Hinterland. Die politischen und schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse lassen aber einstweilen einen Ausbau dieses weiteren Wasserstraßennetzes und einen größeren Verkehr nicht zu.

Einstweilen hat von den Binnenplätzen nur Tilsit eine größere Bedeutung als Transitplatz, wo das von Rußland, Polen und Litauen kommende, geflößte Holz vermessen wird und größtenteils nach Memel hinabgeht. Ein Bild von dem Holzverkehr auf dem Memelstrom durch Tilsit mögen folgende Zusammenstellungen geben.

Von dem Tilsiter Holzmeßamt sind folgende, die Memel herabkommenden Hölzer vermessen worden:
Kief. u. tann. Kanthölzer (sleeper etc.)

	1923		1922	
	Stück	Festmtr.	Stück	Festmtr.
Kiefern	125 868	94 927	165 870	108 849
Tannen	73 433	50 803	83 069	56 387
Telegraphenstangen	2 007	763	4 849	1 131
Birken	7 801	3 521	16 930	8 080
Eschen	2 127	1 080	12 551	5 138
Ellern	50 544	23 599	53 976	25 002
Eichen	3 113	2 743	6 089	4 713
Espen	14 919	5 368	22 774	10 307
Rüstern	156	120	135	78
Linden	109	88	262	229
Ahorn	21	10	—	—
Weißbuchen	1	1	2	1
Weiden	—	—	1	1
Kief. u. tann. Kanthölzer (sleeper etc.)	1 955	587	1 011	154
Cellulosehölzer	32 395	1 406	—	—
Grubenhölzer	—	—	26 977	812
Sa.	314 449	185 016	394 496	220 882

Cellulosehölzer	2 024 Raummtr.	47 814 Raummtr.
Grubenhölzer	1 094 „	— „
diverses Brennholz	633 „	344 „
Sa.	3 751 Raummtr.	48 158 Raummtr.

Im Jahre 1924 haben bisher nur sehr geringe Holzvermessungen stattgefunden, da das Hochwasser auf der Memel ein Verflößen von Hölzern bis jetzt nicht ermöglichte.

Im engeren ostpreußischen Wirtschaftsgebiet selbst ist der Verkehr auf dem Wege Königsberg—Pregel—Drina—Labiau—Großer Friedrichsgraben—Memelfluß—Tilsit am lebhaftesten. Hier wurden Pregelaufwärts und zurück allein durch die Firma Artus und auf Schiffen des Tilsiter Dampfervereins im Jahre 1923 befördert:

Massengüter	57 000 t
Stückgüter	15 000 t
insgesamt	72 000 t

Unter den beförderten Gütern befinden sich hauptsächlich Kohlen, Kalksandstein und Schwefelkies für die Tilsiter Cellulosefabriken. Pregelaufwärts steht Königsberg in regelmäßiger Tourenverbindung mit Tilsit, Memel, Kowno (Litauen) und den Zwischenstationen. U. a. verkehren auf diesem Wege zurzeit: D. Selica (des Tilsiter Dampfervereins) zweimal wöchentlich nach Tapiau-Wehlau; D. Cito, D. Schwalbe und D. Rapid (Tils. D.V.) dreimal wöchentlich nach Labiau-Tilsit; D. Phoenix und D. Germania (T.D.V.) zweimal nach Memel; ein Dampfer (Artus) einmal wöchentlich nach Kowno (Litauen); D. Vorwärts (Bellmann) wöchentlich nach Labiau; ein Motorboot (Bucke) wöchentlich nach Allenburg.

Auch Pregelabwärts ist der Verkehr ab Königsberg lebhaft, hauptsächlich nach Pillau, Elbing und Danzig. Hier verkehren u. a. D. Elbing V und D. Elbing VI (Schichau-Elbing, durch Meyhoefer) nach Elbing bezw. Danzig; D. Graudenz und D. Einigkeit (Behrens-Danzig, durch Meyhoefer) nach Danzig; D. Stadtrat Großmann (Otto Großmann-Memel) vierzehntägig nach Danzig, Memel und Kowno. Ein nicht sehr bedeutender Verkehr nach dem oberländischen Seengebiet über Elbing findet hauptsächlich nur durch Kähne statt.

Im gesamten Königsberger Binnenschiffsverkehr sind im Jahre 1913

eingegangen		ausgegangen	
insgesamt	286 317,5 t	insgesamt	50 472 t
darunter Holz	115 000 t	darunter Chemikalien	9 385 t
Erden	64 508 t	Metalle, Erze	7 690 t
Baumaterialien		Baumaterialien	9 835 t
Getreide	55 584 t 11 546 t	Heizmaterialien	7 191 t

Die ostpreußischen Binnenschiffahrtsstraßen befinden sich zwar im allgemeinen in leidlichem Zustand, jedoch könnten sie noch bedeutend mehr verbessert werden und dadurch einen umfangreicheren und regeren Verkehr hervorrufen. Geldmangel ist allenthalben der Hauptgrund, weshalb viele projektierte und schon begonnene Anlagen nicht vorwärts kommen. Die weitere Schiffbarmachung des Oberpregels und der Ausbau des oberländischen und des südostpreußischen Kanals sind Arbeiten, die zunächst in Angriff genommen werden sollten.

Die Stadt Insterburg, welche in früheren Jahren einen recht bedeutenden Handel, besonders in Getreide, gehabt hat, bemüht sich eifrig, die frühere Schiffbarkeit des Oberpregels wiederherzustellen. Erst in den letzten Jahren nach dem Kriege sind von der Regierung zunächst für die Kanalisierung des Oberpregels von Insterburg bis Bubainen Beträge bereit gestellt worden. Außer einigen Durchstichen des Oberpregels soll ein Stichkanal von Bubainen bis Insterburg und am Ende des Kanals in Insterburg ein städtischer Hafen gebaut werden. Diese Arbeiten sind schon soweit gediehen, daß mit ihrer Fertigstellung schon Ende dieses Jahres gerechnet werden kann. Um aber auch größeren Fahrzeugen von etwa 250 t zu ermöglichen, Insterburg zu erreichen, sollen mit großer Beschleunigung Regulierungsarbeiten zwischen Bubainen und Wehlau vorgenommen werden.

Auch Königsberg selbst gedenkt etwas für die Binnenschiffahrt zu tun und im Osten der Stadt einen „Osthafen" für Binnenschiffe anzulegen. Einstweilen sollen aber die Bauten des neuen Industrie- und Handelshafens im Westen der Stadt zunächst fertiggestellt werden.

Der Ausbau des Elbinger Hafens wird gleichfalls geplant, insbesondere die Vertiefung der Fahrrinne Elbing—Pillau, die stark versandet ist. Elbing erhält eine größere Bedeutung durch den bevorstehenden Ausbau des oberländischen und südostpreußischen Kanals, welcher ganz Südostpreußen durchziehen soll von Spirdingsee (Nikolaiken) über Ortelsburg—Nikolaiken—Allenstein—Osterode—Elbing. Diese Wasserstraße ist für die gesamte Landwirtschaft und die Industrie Süd-Ostpreußens, besonders die dort sehr stark entwickelte Holzindustrie von größter Bedeutung. Allerdings kommen die Arbeiten nur sehr langsam vorwärts. Der preußische Landtag hatte 1922 beschlossen, die Staatsregierung zu veranlassen, mit der Reichsregierung über die anteilige Uebernahme der Kosten für den Ausbau des Kanals zu verhandeln. Zurzeit ruhen aber diese Verhandlungen wegen der schwierigen Finanzlage des Staates und des Reiches. Es wäre aber nicht nur im Interesse des Wirtschaftslebens Ostpreußens, sondern besonders auch im Interesse der Arbeitlosigkeit dringend zu wünschen, wenn die Arbeiten, die auf der Strecke Osterode—Allenstein schon begonnen haben, endlich fortschreiten würden. Das Kanalnetz soll für Schiffe bis zu 300 t ausgebaut werden. Es hat besonders Bedeutung für die Beförderung von Futter- und Düngemitteln, Kohlen, Baustoffen, Getreide, Kartoffeln, Steine und Ziegeln, Erden, Torf, Holz und Stückgütern.

Auch die Stadt Marienburg sucht ihren Industrie- und Umschlagshafen leistungsfähiger zu gestalten. Hier findet ein jährlicher Umschlag von durchschnittlich 2000 t statt, worunter sch hauptsächlich Zuckerrüben, Ziegeln, Steine, Kies, Sand, bearbeitetes und unbearbeitetes Holz befinden. Marienburg ist die einzige deutsche Stadt an dem nichtpolnischen östlichen Weichselmündungsarm und hat eine sehr günstige verkehrsgeographische Lage. Der Hafen ist 1921 betriebsfertig geworden. Das an ihn anschließende Industriegelände ist sehr entwicklungsfähig. Auch für Wasserlagerplätze ist dort reichlich Platz vorhanden.

Ein Problem dürfte erwähnenswert sein, das der ostpreußischen Binnenschiffahrt eine aussichtsreiche Zukunft versprechen würde: eine Kanalnetzverbindung zwischen dem südostpreußischen Kanal und dem Alle-Pregelnetz einerseits, und dem nordpolnischen Narewflußgebiet und dem polnischen Augustowokanal andererseits. Die gesamte ostpreußische Holzindustrie ist auf den Bezug polnischen und litauischen Holzes unweigerlich angewiesen, ein starker Holzverkehr würde sich hier entwickeln. Andererseits würde durch eine Kanalverbindung der Südostecke Ostpreußens mit dem Augustowokanal ein kürzerer Weg zum polnischen Teil des Memelflusses und damit zum Dnjepr und Schwarzen Meer geschaffen werden. Die Polen denken

jedoch nicht daran, ihr um Ostpreußen gelegenes, völlig versandetes Wasserstraßennetz zu renovieren, da sie ein größeres Interesse am Verkehr über Danzig und Memel haben. Solange die politischen Verhältnisse Deutschlands mit Polen und Litauen und die wirtschaftlichen Verhältnisse in jedem dieser Länder sich nicht bessern, dürfte eine Besserung der Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt auch nicht zu erwarten sein.

Der Süd-Ostpreußische Kanalbau.

Ein Beitrag zur allgemeinen Frage des Schiffsverkehrs, im Besonderen zu den Plänen für die Einfahrt zum Humboldhafen an der Spree in Berlin.

Von Regierungs- und -Baurat Dr. Ing. Herbst, Berlin.

Der unglückliche Ausgang des Weltkrieges hat unser einst so blühendes und mächtig dastehendes Vaterland in engere Grenzen gepresst, es sehr wertvoller Gebiete der Kohlen- und Erz-Gewinnung, der Rohstofferzeugung und der landwirtschaftlichen Nutzung schnöde beraubt, es finanziell überlastet und sehr arm gemacht. Die herrschende Notlage und die Notwendigkeit, uns lebens- und konkurrenzfähig zu erhalten, zwingen uns unerbittlich dazu, mehr als je zuvor mit höchster Anspannung von Geist und Gemüt, in Ruhe und Ordnung, auf allen Gebieten des Lebens, in der Wirtschaft — vor allem im Handel, Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft und Bergbau — sparsam, intensiv und werteschaffend zu arbeiten, neue Quellen der Kräfte- und Gütererzeugung zu erschließen, für geeignete Ausfuhr zu sorgen und die weltwirtschaftlichen Beziehungen wie früher wieder herzustellen.

Diesen im Interesse der Kultur und Volkswirtschaft energisch und vielseitig zu fördernden Bestrebungen können in hohem Maße die Erhaltung, der Ausbau und die Belebung des gesamten Verkehrswesens auf dem Luft-, Schienen-, Land- und Wasserwege dienen, und zwar mit schneller, verzweigter und billiger Güterverteilung.

Einen besonderen Anteil am Verkehr hat neben der Eisenbahn, und schon früher als diese, stets die Wasserstraße gehabt, die große Massen- und Stückgüter auf lange Strecken im Binnen- und Seeverkehr wirtschaftlich zu befördern vermag und sich im Kriege zur Landesverteidigung besonders unentbehrlich erwies. Auch in Zukunft soll und muß die Schiffahrt für den wirtschaftlichen Aufbau, für die Seegeltung unseres Vaterlandes im bevorzugten Maße neu belebt und im Rahmen verfügbarer Mittel soweit wie möglich gefördert werden. Die großzügige und tatkräftige Unterstützung derselben, der Ausbau ihrer künstlichen und natürlichen Wege in einer ihrer Bedeutung und ihren Ansprüchen entsprechenden neuzeitlichen Art scheint eine vaterländische Pflicht aller Beteiligten und der maßgebenden Kreise. Es ist ein Gebot der schweren Zeit, diesem Zweige des allgemeinen Verkehrswesens, das, wie so viele Einrichtungen durch den Krieg und seine Folgen so schwer gelitten hat, ein volles Interesse entgegenzubringen und, wie unter anderem auch die für 1925 in München geplante Verkehrsausstellung bezweckt, das Verständnis für eine weitsichtige und gesunde Wasserwirtschaft als eine der Grundlagen für das Leben einer Nation auch in weite Volkskreise zu tragen.

Zwar ist die Bedeutung und Größe des Seeverkehrs zwischen den einzelnen Erdteilen und Ländern schon seit langen Zeiten in das allgemeine Verständnis übergegangen, und der Ozeandampfer, der kühn und schnell die Meeresfluten durchschneidet, lebt auch in der Vorstellung

derer, die dem Verkehr und dem Wirtschaftsleben ferner stehen. Aber Wesen, Wege und Bedeutung des Schiffsverkehrs im Binnenlande zwischen einzelnen Handelsplätzen, im Anschluß an den Seeverkehr, auf Flüssen und Kanälen, ist noch nicht so volkstümlich geworden. Nur wenige haben eine Vorstellung, wie Schleppzug- und Eilfrachtdampferverkehr auf unseren Binnenwasserstraßen zu einem großen Transportgewerbe, zu einem bedeutenden, unentbehrlichen Verkehrsfaktor geworden sind.

Man wird also dem Schiffsverkehr, der neben der Eisenbahn und dem neuerdings immer stärker auftretenden Lastautoverkehr vor allem für die Beförderung von Massengütern auch nach dem lähmenden Weltkrieg wohl niemals zu entbehren sein wird, für eine gesunde und volkswirtschaftliche Entwicklung die Wege ebnen und ihm Freiheit und Uebersicht geben, wie es ihm bei seinem Anteil am Gedeihen der Nation zukommt, aber auch alle Einrichtungen für Lagerung und Umschlag der Verkehrsgüter treffen.

Die Schiffahrt kann im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten wie Eisenbahnen, Straßen- und Untergrundbahnen, sowie Straßen- und Flugverkehr um so mehr auf freier Fahrt bestehen, als der Einzelkahn, wie der Dampfer und Schleppzug, schon in hohem Maße auf ihrem Wege durch Hemmungen aller Art zum Schaden des Gewerbes und der Allgemeinheit behindert werden. Die Erschwernisse der Fahrt und des Frachtgeschäftes bestehen vor allem in Wasserklemmen, Eisgang, Eisstand, Hochwasser, Sturm, Ungunst der Witterung, Strömung, Nebel, Versandung, Verkehrsandrang, Enge, Unübersichtlichkeit, Krümmungen, Einbauten und anderen Hindernissen. Diese werden um so unangenehmer empfunden, als schon die ganze Bewegung der Schiffahrt an und für sich sehr beschwerlich und mühevoll ist, weil sie sich nicht auf so festen und geregelten Bahnen wie andere Verkehrsfahrzeuge sie haben, vollziehen kann. Die Notwendigkeit für Freihaltung, Verbesserung und Ausbau des Schiffahrtsweges ist nach alledem wohl nicht zu bestreiten.

Schon lange Zeit war eine großzügige und einheitliche Regelung der Schiffahrtswege im deutschen Binnenlande im Interesse einer gesunden, weitschauenden Wasserwirtschaft dringend nötig gewesen. Eine solche vollzog sich mit allgemeiner Geltung erst in den letzten Jahren bei der staatsseitig betriebenen Vorbereitung und Förderung der Wasserstraßenverbindung Rhein-Ems-Weser - Elbe - Havel - Spree - Warthe - Oder - Weichsel-Pregel (Mittellandkanal), für die bestimmte Richtlinien des Ausbaues, unter anderem des Lichtraumes unter Brücken, für die durchgehende und ungehemmte Befahrung mit einem Segelschiff von 1000 t Tragfähigkeit gegeben wurden (Zentralblatt der Bauverwaltung 1920). Danach ist für den hoffentlich recht bald auch für die Strecke Hannover-Magdeburg fortzuführenden Mittellandkanal, dessen Ausbaumaßnahmen allgemein für zukünftige Wasserstraßenprojekte ähnlicher Art maßgebend sind, ein Lichtraum von mindestens 40 m Weite und 4 m Höhe über Hochwasser unter allen Umständen innezuhalten und auch auf anderen anschließenden Wegen anzustreben.

Solche Maße sind erfahrungsgemäß und notwendigerweise für alle Ausbaupläne und Brücken bei mittleren Wasserläufen und Häfen in Aussicht zu nehmen, um allen Ansprüchen der nächsten Jahrzehnte gerecht werden zu können, und zwar nicht allein auf der zum Befahren zweier großer Fahrzeuge erforderlichen Breite in der Mitte, sondern auch auf ganzer Weite ohne Einschränkung bis an die Ufer, die dereinst ja für den Güterumschlag an Land und umgekehrt benutzt werden können.

An den Vorteilen der die einzelnen Landesteile verbindenden Wasserstraßen sind die Zentralstellen für den allgemeinen Verkehr, die Hauptplätze für die Erzeugung, den Verbrauch, die Sammlung und die Verteilung, die Lagerung und den Umschlag der Güter, nämlich die am Wasser liegenden Großstädte in besonderem Maße beteiligt, welche ihre Entwicklung, ihre Machtstellung in vielen Fällen nicht zum wenigsten dem Wasser, einem Hauptfaktor im Haushalt der Natur, verdanken.

Die produktive und weitsichtige Ausnutzung, aber auch die geeignete Aufspeicherung des möglichst rein zu haltenden Quell-, Grund- und Fluß-Wassers ist für Trinkwasserversorgung, Kanalisation, für industrielle und gewerbliche Aufschließung, für eine Bereicherung in wasserarmen Zeiten, für Siedelung, Land- und Forstwirtschaft, sowie andere Zwecke, ferner für Energien jeder Art, vor allem auch für Verkehrsverbindungen von ausschlaggebender Bedeutung, sodaß die entsprechenden, auch die städtebauliche Entwicklung beeinflussenden, Maßnahmen bei der Verwaltung solcher Städte einen breiten Raum beanspruchen dürfen. Dabei wird auch die Pflege und der Ausbau verfügbarer, bezw. die Herstellung neuer Wasserwege, Häfen und Umschlagseinrichtungen für den Güterverkehr, die von vitalem Interesse sind, eine Hauptaufgabe sein.

Unter den deutschen Städten großen Eisenbahn- und Wasserverkehrs nimmt die Reichshauptstadt eine bevorzugte Stellung ein, die, im Herzen Mitteleuropas verkehrsgeographisch sehr günstig gelegen, im Besitz guter Verbindungen zu Wasser und zu Lande nach allen Richtungen zu einem Hauptknotenpunkt des Weltverkehrs und Welthandels geworden ist und, zurzeit wohl nur noch von Duisburg-Ruhrort im Binnenverkehr übertroffen, um die Hauptmachtstellung unter den deutschen Hafenstädten ringt und in den letzten Jahrzehnten energisch bestrebt ist, sich wasserbaulich weiter auszubauen.

Berlin verfügt über ein dichtes Eisenbahnnetz mit 11 Hauptbahnen, die strahlenförmig nach allen Teilen Mitteleuropas und weiter ins Ausland führen, sowie über ein Netz von natürlichen und künstlichen Wasserstraßen, der Spree und Havel nebst Kanälen, die für Schiffe von 200 bis 600 t eine günstige Verbindung mit der Oder, Warthe, Netze, Weichsel, sowie mit der Ostsee, ferner mit der Elbe und weiter mit der Nordsee gestatten und die nur noch für eine durchgehende Straße von West nach Ost des geplanten Ausbaues des Mittellandkanals von Hannover nach Magdeburg zum Anschluß an Weser und Rhein bedürfen.

Für die Bewältigung des Güterverkehrs, der im Jahre 1885 ca. 3 750 000 t, im Jahre 1905 ca. 10 000 000 t betrug und sogar den der Eisenbahn damals noch übertraf, aber wegen des Mangels an geeigneten Umschlagseinrichtungen und infolge von Tarifmaßnahmen hinter dieser Zahl später wieder zurückblieb und infolge der Einwirkung des Weltkrieges bis auf ca. 2 500 000 t 1921, 3 540 000 t 1922 und 2 560 000 t 1923 herabgesunken war, steht neben den eigentlichen Wasserstraßen mit ihren zahlreichen Lösch- und Ladeplätzen, sowie gut ausgebauten Ladestraßen noch eine Reihe von Häfen zur Verfügung; es sind dies, im fiskalischen Besitz, der Humboldt-, Urban-, Nord- und Schöneberger Hafen, ferner, im städtischen Besitz, der Osthafen (1913), der Westhafen (1923), die Neuköllner-, Spandauer-, Tegeler- und Tempelhofer-Hafenanlagen.

Diese ganzen Wasserverkehrsanlagen, die einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor darstellen, können in besonderem Maße zur Verkehrsbelebung, zur Wiedererstarkung der Wirtschaft von Berlin, aber auch von Deutschland beitragen, wenn sie vollwertig ausgenutzt, verbunden und ausgebaut werden. Berlin ist bei seiner Eigenart auf sie betreffs Erhaltung und Entwickelung angewiesen. Der Güterverkehr ist stark von der Wasserführung der Elbe und Oder abhängig.

Die am 1. Oktober 1920 gebildete Einheitsgemeinde Groß-Berlin, zurzeit an Bevölkerung mit rd. 4 000 000 Einwohnern die drittgrößte und an Fläche mit ca. 90 000 Hektar vielleicht die größte Stadt der Welt, ist nicht nur Mittelpunkt des Reiches, sondern stellt auch einen gewaltigen, erzeugenden und verbrauchenden Wirtschafts- und Volkskörper dar, für dessen Leben — zugleich im Interesse des von ihm mit beeinflußten Reiches — die Ernährungs-, Roh- und Brennstoffe aller Art, zum Teil von weither, auf dem Eisenbahn- und Wasserwege dauernd herangeschafft, andere Güter und Stoffe zur Ausfuhr fortgeschafft werden müssen.

Berlin wird und muß deswegen, seiner Stellung als Hafen-, Industrie- und Handelsstadt bewußt, — schon mit Rücksicht auf die Ueberlastung der Eisenbahn — staatsseitig in seinen Maßnahmen wohl unterstützt, immer bestrebt bleiben, bei seiner ganzen Verkehrspolitik eine weitsichtige Wasserwirtschaft zu treiben, dazu unter anderem für den Lokal- und Durchgangs-Verkehr die entsprechenden Anlagen auszubauen und die Wasserwege, z. B. durch Erneuerung der den Verkehrs- und Zeitverhältnissen nicht mehr entsprechenden, also überholten Altanlagen, für die Schiffahrt freizumachen, soweit es sich verwaltungsrechtlich und finanziell im Rahmen anderer, dringender Bedürfnisse der Großstadt verantworten läßt.

Ein solcher Ausbau der Wasserwege, der je nach den Verkehrs- und Vorflut-Ansprüchen, zurzeit z. B. im Rahmen einer 1000-t-Schiffs-Befahrung, allgemein eine Vertiefung, Verbreiterung und Begradigung, auch Umlegung und der Kanalisierung des Bettes, sowie die Neueinfassung der Ufer und Auffüllung des Niedrigwassers, den Umbau zu enger und zu niedriger Brücken bezw. überalteter Schleusen und Freiarchen, ferner die Einrichtung von Anschlüssen, Lade- und Umschlag-Plätzen zu betreffen pflegt, ist in einer engbebauten, nach der Auffassung und den Ansprüchen früherer Zeiten entwickelten, nur flach über dem Wasserspiegel liegenden Großstadt außerordentlich schwierig und langwierig, verlangt auch große Geldopfer von Staat und Gemeinde, sodaß er gerade in einer Zeit von Kriegs- und Wirtschafts-Nöten für die nächste Zeit nicht sofort in Aussicht genommen, geschweige denn, trotz zielbewußter Vorbereitung, so schnell und durchgreifend betrieben werden kann, wie es die Anforderungen moderner Schiffsgefäße und Wasserwege vielleicht verlangen. Es kann deshalb die Verbesserung unzeitgemäßer Verhältnisse zurzeit nach eingehender Prüfung vor allem nur an solchen Stellen einsetzen, wo ein überaus dringendes Bedürfnis vorliegt, wo Abhilfe unter allen Umständen geschaffen werden muß, wenn die Volkswirtschaft nicht einen bedeutenden Schaden erleiden, die Allgemeinheit nicht gefährdet werden soll.

Trotz der Not der Zeit hat die Stadt Berlin, in der klaren Erkenntnis einer wasserwirtschaftlichen Aufschließung des Stadtgebietes, den im Jahre 1914 begonnenen, während des Krieges und anschließend geförderten Bau des Westhafens am Spandauer Schiffahrtskanal (2 Hafenbecken), im Anschluß an die 1913 erfolgte Eröffnung des Osthafens in der Oberspree, im September 1923 vollendet und im August 1924 vorsorgend noch eine Erweiterung (3. Hafenbecken) mit der „Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G." in Angriff genommen.

Da nun der Osthafen wie der Westhafen, beide hauptsächlich zur Bewältigung von Massengütern für einen 600-t-Schiffs-Verkehr eingerichtet, nur zur vollen Auswirkung, zur produktiven Nutzung kommen können, wenn die Wege für Zufuhr und Abfuhr auf Spree und Kanälen dem ungehemmten und übersichtlichen Verkehr von größeren Fahrzeugen neuzeitlicher Abmessung genügen, so wird für die nächste Zeit das Freimachen der entsprechenden Schiffswege nicht zu umgehen sein. Von diesen kommt vor allem die Wasserstraße Oberspree (Osthafen) — Mühlendamm-Humboldthafen-Spandauer-Schiffahrts-Kanal zum Westhafen — in Betracht, d. h. in der Linie Berlin-Stettin und Breslau-Berlin-Hamburg bezw. Magdeburg.

Auf diesem Wege befindet sich die Einfahrt von der Spree zum Humboldt-Hafen, die nach Lage der Verhältnisse vor allem einer Verbesserung bedarf.

Ihr sollen die in nächster Nummer folgenden Zeilen gewidmet sein, da sie in Schiffahrts-Verkehrs-Kreisen auch über Berlin hinaus ein besonderes Interesse beanspruchen dürfte.

(Schluß folgt.)

Rheinschiffahrtstag 1924.

Inhalt: Eröffnungsrede des stellvertretenden Vorsitzenden. — Geschäftsbericht und Wahlen. — Entschließungen betr. Passfragen, ständige Mainkommission und ständige technische Kommission. — Stiftung der Rheinflagge. — Kurze Inhaltsangabe der Vorträge.

Unter den Wirtschaftstagungen des Westens ist alljährlich der Rheinschiffahrtstag eine der markantesten. Das zeigte sich wiederum in diesem Jahre, als der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen zu dieser Tagung nach Frankfurt a. Main für den 6. September gebeten hatte. Unter auffallend lebhafter Beteiligung aller Kreise der Rheinschiffahrt und des Rheinhafenwesens des In- und Auslandes, führender Männer der Industrie und des Handels, der staatlichen und städtischen Verwaltungen gewann die Zusammenkunft, wie sie in dem ehrwürdigen Bürgersaal des Römers stattfand, nach einstimmiger Auffassung aller Teilnehmer eine vollendete Bedeutung. Unter den anwesenden Vertretern der Reichs- und Länderregierungen befanden sich der Oberpräsident der Rheinprovinz, Dr. Fuchs, der Vertreter der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Herr Chargueraud-Hartmann, der Chef der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums, Staatssekretär Dr. Krohne mit den Herren Ministerialdirektor Gährs, Geheimrat Koenigs, Geheimrat Wehrmann und Ministerialrat Baur, der Vertreter des Auswärtigen Amtes, Herr Gesandter Seeliger, die Delegierten der Zentralkommission, Staatssekretär Dr. Peters-Berlin, Ministerialdirektor Dr. Fuchs-Karlsruhe, Provinzialdirektor Kranzbühler-Darmstadt, Stadtrat Dr. Landmann als Vertreter des Magistrats Frankfurt a. M., der Präsident der Industrie- und Handelskammer Frankfurt a. M., der Präsident der Reichbahndirektion Frankfurt a. M., ferner Vertreter des statistischen Reichsamtes, des preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe, des bayerischen Handelsministeriums, des hessischen Ministeriums für Arbeit und Wirtschaft, sowie des hessischen Ministeriums der Finanzen und zahlreiche Vertreter der übrigen zuständigen Wasserstraßenbehörden des Reiches und der Länder.

Die Tagung wurde eröffnet und geleitet von dem stellv. Vorsitzenden, Generaldirektor Welker-Duisburg, der die Erschienenen mit folgender Ansprache begrüßte:

„Meine sehr geehrten Herren! Im Namen des Vorstandes des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen eröffne ich den Rheinschiffahrtstag 1924 und heiße Sie zu gemeinsamer Arbeit am heutigen Tage herzlich willkommen.

Meine Herren, der ehrwürdige und kunstreiche Bürgersaal des Römer, in dem wir uns zusammengefunden haben, hat Jahrhunderte hindurch in vielfacher Abwechslung ernste Stunden und fröhliche Feste gesehen. Der Lauf der Weltgeschichte, die politischen Ereignisse der neuesten Zeit, für die Völker Europas, insbesondere für das deutsche Volk von schwerster Bedeutung und größtem Ernst, haben diesen Jahrhunderte alten Wechsel im Kaisersaal des Römer zwischen Fest- und Arbeitstagen wieder einmal zu den letzteren gewandt. Denn, wenn auch die ehrwürdige Geschichte und die Kunst, die in diesem Saale weilt, unserer Tagung einen feierlichen Charakter geben, so sind wir uns in den Sorgen unseres praktischen Lebens alle bewußt, daß heute weder Anlaß noch Absicht besteht, ein Fest zu feiern.

Wir sind vielmehr, wie auch die Tagesordnung bekundet, zusammengekommen, um die gemeinsamen praktischen Fragen unseres Gewerbes und des Rheinverkehrs im allgemeinen zu behandeln. Wir wenden uns auch alsbald zu unserer Arbeit in der Gewißheit, daß das Wohlergehen und der Wiederaufbau des Wirtschaftslebens sowohl Europas wie der Länder am Rhein, wenn auch nicht ausschlaggebend, so doch wesentlich durch treue und fleißige Arbeit, wo immer sie geleistet wird oder zu leisten ist, abhängt.

Darin finden wir auch unmittelbar die Verbindung zu den Aufgaben und der Tätigkeit des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, dem die Pflege und Förderung des Rheinverkehrs und des Rheinschiffahrts- und Rheinhafenwesens obliegt.

Unsere Körperschaft hat darin eine recht eigentliche Arbeitsaufgabe von unpolitischer, aber ausgesprochen praktischer und angesichts der Gestaltung des Rheinverkehrs auch internationaler Bedeutung.

Aus rein praktischen Gründen auch, meine Herren, ist in diesen unseren Arbeitsbereich in den letzten drei Jahren das Maingebiet ganz und gar hineingewachsen. Als es sich vor wenigen Jahren um die Gründung der Rhein-Main-Donau-A.-G. handelte, hat zunächst die Stadt Frankfurt a. M. die außerbayerischen Körperschaften und Interessenten, die an der Durchführung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße unter größerem Gesichtswinkel ein Interesse haben, unter ihrer Führung zu dem Rhein-Main-Donau-Ausschuß zusammengefaßt, ein Verdienst der Herren Oberbürgermeister Voigt und Stadtrat Landmann, das wir an dem heutigen Tage dankbar hervorheben. Diese Frankfurter Arbeiten haben die Bestrebungen zur Gründung der Rhein-Main-Donau-A.-G. und zum Ausbau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße wesentlich gefördert. Als dann das Projekt dieser großzügigen Wasserstraße endgültig aufgestellt, die Aktiengesellschaft gegründet und die ersten Mittel bewilligt waren, rückten zunächst wiederum die praktischen Arbeiten im Maingebiet in den Vordergrund der Interessen. Die Eröffnung des Großschiffahrtsweges bis Aschaffenburg und des Hafens Aschaffenburg selbst haben die Rheinschiffahrt frühzeitig zu großzügigen und zahlreichen Siedlungen angeregt, und sowohl den hier anwesenden Vertretern der Schiffahrtsfirmen wie den zunächst beteiligten, insbesondere bayerischen Behörden ist bekannt, mit welchem Interesse die Rheinreedereien sich der Aufnahme und Pflege des Verkehrs auf dem Main bis Aschaffenburg und im Aschaffenburger Hafen praktisch durch Ausübung der Schiffahrt und durch Errichtung ansehnlicher Anlagen gewidmet haben.

Die Entwicklung des Verkehrs mit seinen mannigfachen Fragen über Fahrwasserverhältnisse, Schleusendienst, Abgabefragen und dergl. hat es ferner mit sich gebracht, daß der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen mit den Rhein-Main-Schiffahrtsbeteiligten der Hauptplätze sowie mit den beteiligten Behörden in kurzen Abständen Beratungen pflegt und über die Durchführung des Ergebnisses mit den zuständigen Behörden dieses Gebietes in Verbindung trat. So ist es heute nicht Zufall, wenn wir den Rheinschiffahrtstag in diesem Jahre in Frankfurt a. M. veranstalten und nicht nur Höflichkeit, wenn wir der Stadt Frankfurt für die liebenswürdige Einladung und die Unterstützung bei der Durchführung der Tagung unseren verbindlichsten Dank sagen. —

Ferner, meine Herren, habe ich die Ehre, die Herren Vertreter der Ministerien und höheren Verwaltungsbehörden zu begrüßen."

Nachdem der Redner die Namen der amtlichen Ehrengäste des Vereins verlesen hatte, fuhr er fort:

„Es entspricht der Tradition unserer Körperschaft und liegt teilweise in der Organisation des Rheinverkehrs und infolgedessen in der Aufgabe des Vereins begründet, daß wir bei allen unseren Arbeiten in ständiger enger Verbindung mit den zuständigen Ministerien und Verwaltungsbehörden stehen. Das ergibt sich notwendig aus der bekannten Tatsache, daß die Fahrstraße, der Strom und die öffentlichen Hafenanlagen in öffentlichem Besitz sind, während die Transportmittel, die diesen Unterbau wünschen, den privaten Schiffahrts- und Hafenbetrieben gehören. Wir haben es immer als unsere Aufgabe erachtet, die Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Faktoren zum Wohle des Ganzen zu fördern und im Geiste dieser Zusammenarbeit heiße ich die Herren Vertreter der Ministerien und Behörden auf unserer Tagung heute herzlich willkommen.

Bevor wir, meine sehr geehrten Herren, in die Tagesordnung eintreten, gebietet die Pflicht der Pietät, daß wir unseres verstorbenen Vorsitzenden, des Herrn Kommerzienrat Gustav Stinnes, gedenken. Wie Sie wissen, hat er am 8. November 1923 das Zeitliche gesegnet. Bei der Ueberführung in die Heimat haben wir dem Verstorbenen auf seiner letzten Rheinfahrt während dreier Tage durch Flaggengruß eine besondere Ehrung erwiesen. 17 Jahre lang hat er an dieser Stelle die Tagung unserer Körperschaft als Vorsitzender geleitet. Wie er großen Reden abhold war, so gedenken wir auch heute seiner einfachen, urwüchsigen und geraden Natur und gedenken auch seines angeborenen und stets regen Interesses, das er gerade dem praktischen Rheinschiffahrtsbetriebe entgegengebracht hat.

Wir bedauern ferner das Ableben unseres Vorstandsmitgliedes, des Herrn Direktor Frhr. von Rolf, Düsseldorf, der am 22. Juni 1923 verstorben ist. Herr Frhr. von Rolf vertrat in unserem Vorstande, dem er 10 Jahre angehörte, die Personenschiffahrt. Wir haben in ihm einen Reedereidirektor von vorbildlicher Pflichterfüllung kennengelernt und in ihm einen lieben Freund verloren.

Das Andenken der beiden Verstorbenen werden wir in Ehren halten. Meine Herren, Sie haben sich zum Andenken der beiden Verstorbenen von Ihren Plätzen erhoben, ist stelle das fest und danke Ihnen."

Zu Punkt 1 der Tagesordnung wurde der Bericht über die Tätigkeit des Vereins seit der letzten ordentlichen Hauptversammlung im September 1922 der Versammlung in Form einer Druckschrift, verfaßt von dem stellvertretenden Syndikus Dr. Schleichert, vorgelegt. Die Schrift gibt eine anschauliche Darstellung der mannigfaltigen Arbeiten des Vereins in den letzten

beiden Jahren und bietet einen guten Ueberblick über seine verkehrs- und wirtschaftspolitische Tätigkeit und Bedeutung.

Unter Punkt 2 der Tagesordnung wurden Herr Gen.-Dir. Welker-Duisburg zum Vorsitzenden, Herr Gen.-Dir. Jaeger-Mannheim zum stellvertr. Vorsitzenden und Herr Gen.-Dir. Schlüter-Mülheim (Ruhr) zum Mitglied des Vorstandes gewählt. Die satzungsgemäß ausscheidenden Ausschußmitglieder wurden durch Zuruf wiedergewählt, weiter wurde beschlossen, anstelle des zurückgetretenen Herrn Dir. Kramer Herrn Dir. Gille-Duisburg und anstelle des zurückgetretenen Herrn Bergrat Kleine Herrn Bergassessor Fickler-Dortmund, sowie die Herren Dir. Rix-Heilbronn, Dir. Presser-Frankfurt a. M., Dir. Weiß-Köln und Dir. Thiele-Köln neu in den Ausschuß zu wählen. Weiter wurde beschlossen, auch zwei Vertreter des Rheinstromhafenverbandes, falls Gegenseitigkeit dafür sichergestellt wird, sowie einen Vertreter der Mainindustrie in den Ausschuß zu wählen. Die Benennung dieser Vertreter soll durch den Vorstand erfolgen.

Hierauf nimmt die Tagung unter Punkt 3 der Tagesordnung folgende drei Entschließungen an:

1. Entschließung betr. Paßfragen.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hatte in ihrer Sitzung vom 15.—22. September 1923 von der Mitteilung der deutschen Regierung Kenntnis genommen, daß sie auf diplomatischem Wege die Abschaffffung des Visums der Schifferpässe vorgeschlagen hat, und die beteiligten Rheinuferstaaten gebeten, ihre Stellungnahme dazu mitzuteilen. In der Sitzung vom 20. März bis 1. April 1924 ist seitens der französischen und schweizerischen Regierung diesem Vorschlage zugestimmt worden. Die Zentralkommission hat dabei festgestellt, daß die Abschaffung der Sichtvermerke im Interesse der Freiheit der Schiffahrt wünschenswert ist, und die bestimmte Erwartung ausgesprochen, daß die übrigen Rheinuferstaaten dem Vorschlage gleichfalls Folge geben. Leider ist bis auf den heutigen Tag die allgemeine Aufhebung des Sichtvermerkszwanges noch nicht erfolgt.

In Frankreich und in der Schweiz genügt für das Schiffspersonal u. W. der Reisepaß ohne Sichtvermerk als Ausweis. In Holland besteht der Sichtvermerk noch, wenn auch die Ausfertigung für das Schiffspersonal gebührenfrei ist. In Belgien besteht der Sichtvermerkszwang noch in vollem Umfang; das gleiche gilt für das Deutsche Reich.

Die auf dem Rheinschiffahrtstage zu Frankfurt a. M. am 6. September versammelten Vertreter des Rheinschiffahrts- und Hafenwesens erachten für notwendig, daß das Personal ihrer Betriebe, da es durch die Eigenart seiner beruflichen Tätigkeit und die geographisch-politischen Grenzen im Rheinstromgebiet darauf angewiesen ist, in unregelmäßigen Zeitabständen zur Ausübung des Berufes die Grenzen der Rheinuferstaaten zu überschreiten, nicht nur von dem Sichtvermerks-, sondern auch vom Paßzwange befreit wird und auf Grund gleicher Maßnahmen der Regierungen aller Rheinuferstaaten unter Gewährung der Gegenseitigkeit sich im Hafen- und Stadtgebiet der Rheinhäfen aller Länder sowie auf den parallel zum Strom verkehrenden Eisenbahnen zwecks Ausübung des Schiffahrts- und Schiffahrtsspeditionsgewerbes frei bewegen kann.

Die bisher noch vorgeschriebenen Formalitäten bedeuten, wie für den Reiseverkehr überhaupt, auch für den praktischen Schiffahrts- und Schiffahrtsspeditionsbetrieb in allen Rheinuferstaaten eine zeitraubende und kostspielige Störung. Aus dem gleichen Grunde sind daher in der internationalen Seeschiffahrt schon seit Jahren besondere Maßnahmen zur Erledigung des Personalverkehrs üblich, die sich bewährt haben. Amtliche Maßnahmen im Sinne unserer Anregung würden eine wertvolle technische Förderung des Rheinschiffahrtsverkehrs bedeuten.

Wir würden es daher auf das lebhafteste begrüßen, wenn die Regierungen der Uferstaaten alsbald zu Beratungen über die Anregung zusammentreten und entsprechende Vereinbarungen treffen würden.

2. Ständige Mainkommission.

1. Der Ausschuß des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen beschließt gemäß § 6 b der Satzungen aus dem Kreise seiner am Mainschiffahrts- und Mainhafenwesen beteiligten Mitglieder die Errichtung einer ständigen Mainkommission zwecks Bearbeitung aller einschlägigen Mainverkehrsfragen, insbesondere des Mainschiffahrts- und Mainhafenwesens, im Sinne der allgemeinen Aufgaben und Tätigkeit des Vereins.
2. Zum Vorsitzenden der Mainkommission wählt der Ausschuß Herrn Dir. Presser-Frankfurt a. M. Im Behinderungsfalle wird seine Stellvertretung von Fall zu Fall geregelt.
3. Vorstand und Ausschuß behalten sich Wahl und Ergänzung der Kommission für die nächste Sitzung vor.
4. Die Kommission tritt auf Einladung des Vereins nach Rücksprache mit dem Vorsitzenden der Kommission nach Bedarf zusammen.

3. Bildung einer ständigen technischen Kommission.

1. Zur Bearbeitung der technischen Fragen des Rheinschiffahrts- und Rheinhafenwesens von allgemeinem Interesse wird auf Beschluß des Ausschusses im Sinne des § 6 b der Satzungen des Vereins eine ständige technische Kommission gebildet.
2. Der Vorstand und Ausschuß bittet Herrn Direktor Weiß-Köln, den Vorsitz in der Kommission zu übernehmen und behält sich die Wahlen zur Kommission für seine nächste Sitzung vor.
3. Die Kommission tritt auf Einladung des Vereins nach Rücksprache mit dem Vorsitzenden der Kommission nach Bedarf zusammen.

Zu feierlicher Höhe entwickelte sich die Tagung, als der Vorsitzende die Beschlüsse des Vorstandes und Ausschusses über die **Stiftung der Rheinflagge** mitteilt. Die Versammlung erhebt sich, als der Vorsitzende mit der Verlesung des folgenden Statuts beginnt; es lautet:

1. Der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen beschließt die Stiftung der Rheinflagge, um durch deren Verleihung nach den Bestimmungen dieses Statutes als die führende Körperschaft des Rheinschiffahrts- und Hafenwesens Persönlichkeiten, die sich um das Verkehrswesen des Rheinstroms, insbesondere seine Schiffahrt, ausgezeichnete Verdienste erworben haben, öffentlich in ehrenvoller Form danken zu können.
2. Das Ehrenzeichen besteht in einer von Eichenlaub oval umrahmten Flagge mit einem tiefblauen Kreuz, Ruder und Anker in weißem Felde. Das Ehrenzeichen trägt ferner den Namen des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen sowie die Inschrift „In Gottes Namen“, letzteres zur Ehrung des alten Kapitänbrauchs bei Aufnahme der Fahrt.
3. Die Rheinflagge kann an Personen jeden Standes und jeder Nationalität verliehen werden. Die Verleihung erfolgt durch Beschluß der Mitgliederver-

sammlung auf Vorschlag von Vorstand und Ausschuß, jedoch in der Regel nicht mehr als einmal im Jahr.

4. Mit der Verleihung der Rheinflagge wird die Ehrenmitgliedschaft beim Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen erworben.
5. Die in dem Ehrenzeichen enthaltene Flagge wird zur Hausflagge des Vereins bestimmt.
6. Bei Fahrten des Vorstandes und Ausschusses auf Rheinschiffen wird auch die Hausflagge des Vereins gesetzt.

Eine lebhafte Bewegung geht durch die Versammlung, nachdem der Vorsitzende geendet hat, und löst sich in einer spontanen Beifallskundgebung zu dem glücklichen Gedanken der Stiftung eines solchen Dankeszeichens von internationaler Bedeutung aus.

Als ersten wird die Rheinflagge den

Herren Oberbaurat Dr. ing. E. h. Kupferschmid-Karlsruhe und Schiffbauer Caspar Berninghaus-Duisburg

verliehen. Der Vorsitzende führte dazu aus:

„Herr Kupferschmid hat die Rheinregulierung von Sondernheim bis Straßburg bis zu ihrer Vollendung technisch geleitet; die letzte technische Großtat für den Rheinverkehr, für die wir ihm durch die Verleihung der Rheinflagge und dadurch gleichzeitig allen denen danken, die an dem Zustandekommen des Werkes teilhaben.

Herrn Berninghaus verleihen wir die Rheinflagge als dem in Jahrzehnte langer, praktischer und wissenschaftlicher Arbeit bewährten und verdienten Schiffbauer des Rheinstroms."

Zur Erläuterung erfahren wir noch, daß die Inschrift „In Gottes Namen" mit einem alten, noch heute in allgemeiner Uebung befindlichen Schiffahrtsbrauch im Zusammenhang steht. Wenn ein fertiger Schleppzug seine Berg- oder Talfahrt beginnt, die Anhangschiffe schleppgerecht liegen und die Schleppstränge geordnet sind, gibt der Kapitän von der Kommandobrücke 3 Glockenschläge, während die gesamte Besatzung mit entblößtem Haupte die Worte „In Gottes Namen" spricht. Dieser schöne Brauch ist bis auf den heutigen Tag noch allgemein in Anwendung. Zu seiner Ehre und Pflege hat die Rheinflagge die Inschrift „In Gottes Namen" erhalten.

Während die Versammlung die Stiftung der Rheinflagge beschloß, wurde das Flaggenzeichen des Vereins als Hausflagge der Körperschaft zum erstenmal auf dem Römer in Frankfurt a. M. und dem Verwaltungsgebäude des Vereins in Duisburg gesetzt.

Es folgen hierauf die Vorträge des Herrn Magistratsbaurat Uhlfelder, Frankfurt a. Main, und des Herrn Professor Dr. Mittelstein, Oberlandesgerichts-Präsident am Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg.

Herr Magistratsbaurat Uhlfelder sprach über das Thema: „Ausbau des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau durch Herstellung der Großschiffahrtsstraße des Untermains", während Professor Dr. Mittelstein über die „Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechtes unter besonderer Berücksichtigung des Rheingebietes" referierte. Wir werden die beiden Vorträge in einem der nächsten Hefte dieser Zeitschrift veröffentlichen.

Die Nachmittagssitzung war schiff- und hafenbautechnischen Zeitfragen gewidmet, zu denen führende Praktiker der Technik sprachen. Der hohe technische Stand des Rheinschiffahrts- und Hafenwesens ist bekannt; an seiner Vervollkommnung wird weiter gearbeitet; in neuester Zeit ist namentlich die Aufmerksamkeit darauf gerichtet, auf anderen Gebieten erprobte Erfindungen und Fortschritte auch im Rheinschiffahrts- und Hafenwesen unter Anpassung an deren Eigenarten nutzbar zu machen.

Zunächst sprach Herr Ober-Ing. von Schuh von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg, über eine technische Spezialfrage, nämlich über die Verwendung des Dieselmotors in der Binnenschiffahrt. Der Redner führte in seinem Vortrag, der durch Lichtbilder unterstützt wurde, etwa folgendes aus:

Der Dieselmotor ist eine mit flüssigem Brennstoff betriebene Maschine mit innerer Verbrennung, d. h. die Entwicklung der Arbeitsleistung erfolgt ohne Kessel oder Gaserzeuger im Motorzylinder selbst. Die Ausbildung zur marktfähigen Maschine erfolgte in der Hauptsache von 1893 bis 1898, diejenige zur vollkommen betriebssicheren Maschine in dem darauffolgenden Jahrzehnt.

Als Schiffsantriebsmaschine ist der Dieselmotor schon 1902 auf den Plan gekommen. Auch die direkte Umsteuerung ist wenig später in Angriff genommen worden. In der Handelsschiffahrt ist der Dieselmotor bereits so eingeführt, daß die Mehrzahl der heute in Deutschland im Bau befindlichen Seeschiffe mit Dieselmotoren ausgerüstet wird. In der Binnenschiffahrt steht der Dieselmotor erst im Anfang seiner Verwendung. Wohl hat Rußland schon vor dem Krieg eine zahlreiche Flotte von Dieselmotorschiffen auf der Wolga und ihren Nebenflüssen im Dienst gehabt und während des Krieges noch ausgebaut; auch in anderen Ländern sind Anfänge gemacht. Aber auf den deutschen Flüssen hat die Einführung in größerem Maße jetzt erst begonnen. Die bei den früheren Lieferungen einer Reihe von Firmen vorgekommenen Kinderkrankheiten sind allmählich überwunden worden, sodaß heute die Binnenschiffahrt auf einen durchgearbeiteten und reifen Motor trifft.

Als Beispiel wird angeführt ein starker Doppelschraubenschlepper, der auf der Werft Walsum erbaut wurde und mit zwei Stück 770 PSe-M.A.N.-Dieselmotoren ausgerüstet ist. Er arbeitet nunmehr etwa zwei Jahre und ergibt gegenüber einem gleich starken Dampfschlepper eine Ersparnis an Betriebskosten von etwa 23 %. Infolge des geringen Brennstoffverbrauchs — nur ¼ bis ⅕ des Brennstoffgewichts einer gleich starken Dampfmaschine — kann der Schlepper neben einer Schleppleistung von 6000 t auch noch den Transport von 350 t Treiböl bewältigen, den er je nach Bestimmung absetzen kann.

Weitere Beispiele sind Frachtschiffe mit Dieselmotoren auf der Donau und dem Rhein. Der Bayerische Lloyd Regensburg hat drei Frachtboote für je 200 t Ladefähigkeit mit je zwei 100 PS-Dieselmotoren in Betrieb und damit bereits ausgezeichnete Ergebnisse erzielt. Weitere Schiffe mit größerer Ladefähigkeit und stärkeren Motoren sind in der Fertigstellung begriffen. Auf der Werft Walsum der Guten Hoffnungshütte werden in nächster Zeit eine Anzahl Zweischrauben-Güterboote für eine Ladefähigkeit von 600 t fertiggestellt, welche mit je zwei direkt umsteuerbaren Sechszylindermotoren von 250 Pse ausgerüstet werden.

Auf Grund genauer Berechnungen ist auch hier eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit um mindestens 20 % zu erwarten.

Von Bedeutung wird der Dieselmotor auch für den Antrieb von Raddampfern, wofür genaue Vorarbeiten vorliegen. Dabei ist außer dem normalen Seitenschaufelrad der Antrieb mit Heckrad nach dem Lloydsystem in Betracht gezogen, das noch erhebliche Verbesserungen im Wirkungsgrad mit sich zu bringen verspricht. Es ist wichtig, neben der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des maschinellen Teils — Dieselmotor gegenüber Dampf-

anlage — auch der Verbesserung des Wirkungsgrades des Schiffsantriebes besonderes Augenmerk zuzuwenden. Damit kann ein Gesamtwirkungsgrad erreicht werden, der es gestattet, in unserer schlechten wirtschaftlichen Lage aus den Verkehrseinrichtungen wenigstens das bestmögliche herauszuholen.

Kurz zusammengefaßt, liegen die Vorteile des Dieselmotorenbetriebs außer in geringeren Brennstoffkosten auch in niedrigsten Ausgaben für Personal, in größerem Aktionsradius und damit in größerer Freiheit in der Disposition der Fahrten, in weniger schwerem Dienst des Maschinenpersonals und nach außen hin im Wegfall der Rauchbelästigung.

Hierauf sprach Dir. Dipl.-Ing. J. Weiß-Köln über: „Zeitfragen des Rheinschiffahrts- und Hafenumschlagswesens unter besonderer Berücksichtigung des Braunkohlenbriketts als Umschlags- und Transportgut". Er schildert zunächst die Lager- und Umschlagseinrichtungen für Braunkohlenbriketts, insbesondere die Beladeanlagen in Wesseling und die Löschanlagen am Oberrhein und erörtert dabei im Vergleich mit den Umschlagseinrichtungen für Steinkohle und mit anderen teils ausgeführten, teils projektierten Methoden des Brikettumschlags dessen technische Probleme. In Wesseling hat man bekanntlich Kübelwagenzulauf und Drehkranbetrieb, ähnlich wie auch in den zecheneigenen Häfen des Ruhrgebiets. Am Oberrhein erfolgt das Löschen durch Greifer; Karlsruhe ist dort die modernste, auf den Erfahrungen der älteren Rheinauer Anlage aufgebaute Anlage mit 70 000 t Lagerfähigkeit und 4000 t täglicher Umschlagsleistung.

Im zweiten Teil des Vortrages behandelte Dir. Weiß die eigentlichen Schiffahrtsfragen, insbeondere auch die aktuellen Fragen des Kahn- und Dampferbaues. Im Anschluß an die Untersuchungen über die günstigsten Abmessungen und Formen des Braunkohlenkahnes wurden Spezialkonstruktionen, wie Längsspantenschiff, Kastenschiff und Eisenbetonschiff besprochen. Bei der Behandlung des Bootsbaues nahm einen breiten Raum die Streitfrage „Kolbendampfmaschine. Dampfturbine oder Dieselmotor" ein; hier brachte der Redner u. a. neue interessante Daten von einer Turbinen-Kohlenmeßfahrt.

Daran anschließend wurden noch zwei von der Vereinigungsgesellschaft Rheinischer Braunkohlenbergwerke, Köln, bahnbrechend in der Rheinschiffahrt eingeführte Errungenschaften besprochen, nämlich die Verbesserung des Gesamtwirkungsgrades durch Vergrößerung der Schiffskessel und die Einführung des Flettner-Ruders in die Binnenschiffahrt, von der ja in letzter Zeit in der Fach- und Tagespresse schon öfter die Rede gewesen ist.

Die Tagung kann als in jeder Weise gelungen bezeichnet werden. Sie zeigte mit Deutlichkeit, einen wie wichtigen Faktor für die gesamte westdeutsche und westeuropäische Wirtschaft die Rheinschiffahrt bildet, und war eine machtvolle Kundgebung dieses wichtigen und bedeutsamen Gewerbes.

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße.

Von Oberregierungsrat Schubert, München.

Der Gedanke der Verbindung der beiden größten deutschen Ströme Rhein und Donau ist alt, die Verwirklichung des Gedankens gehört der neuen und neuesten Zeit an. Der erste Versuch wurde vor mehr als 1100 Jahren von Karl dem Großen gemacht, er scheiterte an den damals unzureichenden technischen Mitteln; die Spuren der alten Arbeiten, die fossa Carolina, auf der Wasserscheide zwischen Rezat und Altmühl, sind heute noch sichtbar.

Ludwig I., König von Bayern, blieb es vorbehalten, das gesteckte Ziel zu erreichen. Mit einem Aufwand von 16½ Millionen Gulden wurde der „Ludwigs-Kanal" in zehnjähriger Bauzeit ausgeführt und im Jahre 1846 dem Betrieb übergeben. Die Zeit hierfür war die denkbar ungünstigste. Die Eisenbahnen traten ihren Siegeslauf in allen Ländern an und ließen den Verkehr auf dem Ludwigskanal nie zur Entfaltung kommen, da die Abmessungen des Kanals zu gering waren und nur Schiffe von höchstens 120 to Tragfähigkeit zuließen.

Der dritte Anlauf zur Herstellung der Verbindung zwischen Rhein und Donau fällt in eine politisch und wirtschaftlich trübe Zeit. Die Folgen des verlorenen Krieges, der durch seine lange Dauer und seinen ungeheuren Aufwand in personeller und materieller Beziehung uns an den Rand des Verderbens gebracht hat, lasten schwer auf allen Kreisen. Trotzdem fand das deutsche Volk den Mut, an ein derartiges Unternehmen, das in der Vorkriegszeit durch seinen ungeheuren Kostenaufwand die verantwortlichen Kreise abgeschreckt hatte, sich heranzuwagen. Freilich kamen zwei Momente hinzu, die die Wirtschaftlichkeit des Projektes steigerten und den Ausbau dringlicher als im Frieden erscheinen ließen, es sind dies: die Ausnützung der an den einzelnen Gefällstufen konzentrierten Wasserkräfte und die dauernde Brennstoffknappheit, die im Interesse der Aufrechterhaltung unserer Wirtschaft die Gewinnung elektrischer Energie geboten erscheinen ließ.

Heute kommt noch ein neues Moment hinzu, das gebieterisch den Ausbau der Wasserstraßen verlangt. Der Uebergang der deutschen Eisenbahnen an eine internationale Gesellschaft entkleidet praktisch das deutsche Volk der Tarifhoheit über seine Eisenbahnen, und die internationale Gesellschaft, der es naturgemäß nur darum zu tun sein wird, aus den deutschen Eisenbahnen möglichst viel herauszuwirtschaften, wird bestrebt sein, die Tarife so zu gestalten, daß dies erreicht wird, gleichgültig. ob darunter die deutsche Volkswirtschaft und einzelne Zweige derselben leiden. Sie wird im Gegenteil sogar danach trachten, einzelne besonders konkurrenzfähige Zweige, die ihrer eigenen Industrie unbequem sind, durch die Eisenbahntarife so zu schädigen, daß sie aus dem internationalen Wettbewerb ausscheiden müssen. Nur der Ausbau leistungsfähiger Wasserstraßen kann die schlimmsten Folgen einer solchen Tarifpolitik abwenden, und es drängt sich die Frage auf, ob der Ausbau der Wasserstraßen besonders in Süddeutschland nicht schon reichlich spät in Angriff genommen wurde.

Während der Verkehr auf dem Rhein sich dank einer sorgfältigen Pflege des Fahrwassers und dank der Initiative der in Betracht kommenden wirtschaftlichen Organisationen großzügig entwickelte und der Rhein bald die erste europäische Verkehrsstraße wurde. blieb der Verkehr auf der Donau stark zurück. Technische, wirtschaftliche und politische Umstände hinderten die Entwicklung, sodaß die Seeschiffahrt und die Eisenbahn den meisten Verkehr an sich zogen.

Es leuchtet ein, daß die Verbindung beider Ströme, die den unmittelbaren Uebergang der Schiffe des einen Stromes auf den anderen gestattet, eine außerordentliche Belebung des Verkehrs bringen muß. Der Rhein-Main-Donau-Kanal verbindet die Industriegebiete Westdeutschlands mit rein agrarisch organisierten Gebieten des Ostens. die zum Teil einen erheblichen Ueberschuß an land- und

forstwirtschaftlichen Erzeugnissen besitzen. Im Hinblick auf das Austauschbedürfnis, das hiernach zwischen den durch die Wasserstraße verbundenen Wirtschaftsgebieten besteht, ist die Annahme begründet, daß sich der Verkehr auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal in selten günstiger Weise auf die beiden Richtungen Ost und West verteilen wird, sodaß auf eine günstige Auslastung der Schiffe in beiden Richtungen gerechnet werden kann, und zwar wurde errechnet, daß sich 48 % des Gesamtverkehrs nach Westen und 52 % nach Osten bewegen werden. Bei dieser Sachlage sind auf dem Kanal sehr günstige Frachtverhältnisse zu erwarten.

Das Einflußgebiet der Großschiffahrtsstraße Rhein—Donau ist von einer Größe, wie sie keine andere Wasserstraße Europas aufweisen kann. Es erstreckt sich über Teile von Belgien und Holland, West- und Süddeutschland, große Gebiete von Mitteldeutschland, über die Tschechoslowakei, Deutsch-Oesterreich, Ungarn, Jugoslavien, Bulgarien und Rumänien. Besonders hervorzuheben ist das Einflußgebiet der Wasserstraße im Rheingebiet und in Süddeutschland. So wird künftig nach allen süddeutschen Städten die Ruhrkohle billiger auf der Wasserstraße befördert werden können, als mit der Eisenbahn. Auch für den Bezug von Eisen wird Süddeutschland Frachtersparnisse erzielen. Im Durchschnitt wird ein Streifen von 200 km rechts und links der Donau in den Einfluß des Schiffahrtsweges gebracht. Besonders wichtig ist dies in Oesterreich, Ungarn und Jugoslavien. Erst in Bulgarien und Rumänien wird der verkehrswirtschaftliche Einfluß des Großschiffahrtsweges teilweise durch den Wettbewerb der Seeschiffahrt eingeengt. Immerhin ist das Einflußgebiet der Wasserstraße in Rumänien und Bulgarien für den Versand von Getreide z. B. nach Frankfurt a. M. noch sehr erheblich. Es reicht südlich bis zu den Nordabhängen des Balkans, östlich bis nach Schumla und umfaßt in Rumänien die Eisenbahnlinie Rustschuk—Bukarest—Ploesti—Campina—Kronstadt. Wie groß die Transportmengen sind, die für Süddeutschland in Betracht kommen, möge aus folgenden Zahlen ersehen werden, die aus dem Jahre 1913 stammen. In diesem Jahre wurden nicht weniger als 1,7 Millionen t Ruhrkohle, 400 000 t Saarkohle, 600 000 t schlesische Kohle, ferner 200 000 t Eisen aus Rheinland und Westfalen, 95 000 t aus dem Saargebiet und der Pfalz, 65 000 t aus Elsaß-Lothringen für Bayern allein bezogen. Die durch den Versailler Friedensvertrag in Wegfall gekommene Saarkohle muß durch Ruhrkohle ersetzt werden, die schlesische Kohle wird durch die auf dem Wasserweg beizufahrende Ruhrkohle gleichfalls verdrängt werden.

Auch die bayerische Holzindustrie wird in ihren Entwicklungsmöglichkeiten durch die Großschiffahrtsstraße sehr günstig beeinflußt werden. Die Holzveredlungsindustrie wird sich längs der Großschiffahrtsstraße ansiedeln, wodurch neue Arbeitsgelegenheit und aussichtsreiche Wirtschaftsmöglichkeiten entstehen. Naturgemäß werden noch gewaltige Mengen bayerischen Holzes den Wasserweg benützen, wobei sich wesentliche Frachtersparnisse gegenüber dem Eisenbahntransport ergeben.

Selbstverständlich wird auch der Südosten große Vorteile von einer solchen Verkehrsverbindung ziehen. Die großen in Ungarn befindlichen Bauxitlager, die Erzvorkommen in Jugoslavien werden sich wirtschaftlicher verwerten lassen. Die rumänische Petroleumproduktion ist heute schon wieder auf einer beachtenswerten Höhe, und es wird die verbesserte und verbilligte Transportmöglichkeit ihre Konkurrenz dem amerikanischen Petroleum gegenüber erleichtern. Der auf den Balkanländern bisher extensiv betriebene Ackerbau wird sich mehr intensiven Methoden zuwenden, durch Verwendung neuzeitlicher landwirtschaftlicher Maschinen, durch Einführung künstlicher Düngung werden die Erträgnisse um ein Vielfaches gesteigert werden können, wodurch wiederum die Kaufkraft dieser Völker für den Bezug von Industrieerzeugnissen aus dem Westen erheblich vergrößert werden wird. Für die Deckung des Industriebedarfs dieser Länder wird in Zukunft vor allem das Rhein- und Ruhrgebiet in Betracht kommen; denn kein anderes größeres Industriegebiet, auch nicht das schlesische, hat nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals gleich günstige Frachtverhältnisse nach dem Südosten Europas. Besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Bayerns kommt der Tatsache zu, daß mit dem Bau der Großschiffahrtsstraße große Mengen elektrischer Energie erzeugt werden. Im Zuge der Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Passau werden 33 Kraftwerke entstehen, die im Mittel jährlich 1,5 Milliarden Kilowattstunden erzeugen.

Die große Aufgabe der Herstellung einer Schiffahrtsverbindung zwischen Rhein und Donau hat sich die um die Jahreswende 1921/22 gegründete Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft gestellt. Bei ihr sind außer dem Reich und Bayern auch andere Bundesstaaten, Städte, Industriegesellschaften und Banken beteiligt. Wie schon eingangs erwähnt, war die Zeit der Gründung der Gesellschaft nicht sehr ermutigend für ein so großes Unternehmen, und noch weniger war die folgende Zeit, die Zeit der Inflation, geeignet, das Unternehmen gedeihen zu lassen: alle Kostenschätzungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen, alle Bauprogramme und Verträge waren nach kurzer Zeit überholt und nicht mehr brauchbar. Es darf daher nicht wundernehmen, daß das anfangs im großen Stile aufgezäumte Unternehmen immer mehr und mehr zusammenschrumpfte und daß von dem großen Bauprogramm nur ein kleiner Teil aus der Phantasiezeit der Inflation in die Wirklichkeit der stabilen Währung hinübergerettet werden konnte; es waren dies die bereits seit Mai 1921 im Bau begriffene „Untere Mainmühle in Würzburg", die gleichfalls schon vorher im Bau begriffene Stau- und Kraftanlage „Viereth" bei Bamberg und die Stau- und Kraftanlage „Kachlet" bei Passau.

Die „Untere Mainmühle", früher eine Mühle, wie schon der Name sagt, mit 40 PS hängt am Würzburger Mainwehr. Durch Hinzunahme der Wasserkraft der „Oberen Mainmühle" und Ausbau mit neuzeitlichen Turbinen und Stromerzeugern wurde die mittlere Leistung auf 600 PS gebracht. Ursprünglich als Hilfswerk für den Ausbau der Wasserstraße gedacht, das den Strom für die Baumaschinen liefern sollte, arbeitet die Mainmühle zur Zeit in das Netz des Unterfränkischen Ueberlandwerkes und versieht hauptsächlich die Stadt Würzburg mit elektrischer Energie. Seit April 1923 in Betrieb, hat sie während der Zeit der Kohlenknappheit schon viele Vorteile für die Stadt Würzburg gebracht, da die früher für die Stromversorgung Würzburgs erforderlichen Kohlen nach Inbetriebsetzung des Werkes der Industrie zugewiesen werden konnten. Die Jahresleistung beträgt 3 Millionen Kilowattstunden.

Die Stau- und Kraftanlage „Viereth" ist die erste am Main befindliche neue Staustufe. Sie liegt 8 km unterhalb Bamberg und bildet demnach die oberste Stufe am Main. Daß gerade sie zuerst ausgebaut wurde und nicht die an die Kanalisierung bei Aschaffenburg anschließende Stufe hat seinen Grund darin, daß das Wehr in Bischberg, das hierdurch ersetzt wird, baufällig war und unbedingt hätte erneuert werden müssen. Die drei Hauptbauwerke der Staustufe sind: die Kammerschleuse, das Walzenwehr und die Wasserkraftanlage.

Die Schleusenanlage besteht aus einem 300 m langen zweischiffigen Oberkanal mit 31 m Wasserspiegelbreite und 3,50 m Wassertiefe, der Schleusenkammer mit 300 m Nutzlänge, 12 m Nutzbreite und 3 m Wassertiefe über den Drempeln. Die Schleuse besitzt gemauerte Wände mit 1 Zwanzigstel Anzug. Der Unterkanal hat eine Länge von 120 m und ist auf $2\frac{1}{2}$ Schiffsbreiten ausgebaut. Als

Verschlüsse dienen eiserne Riegelstemmstore, zur Füllung und Leerung der Schleuse Umläufe, die am Oberhaupt durch Zylinderschütze, am Unterhaupt durch Rollkeilschütze verschlossen sind. Oeffnen und Schließen der Tore und Umlaufschützen erfolgt innerhalb 15 Minuten. Querverbindungen zu einer zweiten Schleuse sind vorgesehen.

Die Wehranlage besitzt 2 Oeffnungen von je 30 m lichter Weite. Von der Anwendung eines Schiffsdurchlasses wurde abgesehen, da bei höchstem schiffbaren Wasserstand noch geschleust werden kann. Der Verschluß der beiden Wehröffnungen wird durch Walzen bewirkt. Die beiden Walzen können elektrisch und von Hand bewegt werden. Da die Walzen nicht nur gehoben, sondern auch gesenkt werden können, ist eine rasche Abführung von Eis und Treibzeug aller Art möglich, sodaß einerseits die Unterbrechung der Schiffahrt zur Winterszeit geringer wird, andererseits die Kraftausnützung nur an ganz wenigen Tagen gestört werden wird.

Das Wehrgefälle von 6 m wird durch 3 Propellerturbinen mit stehender Welle ausgenützt. Unter Zugrundelegung der mittleren Wasserführung des Maines bei Viereth und der zugehörigen Gefälle ergibt sich eine mittlere Jahresleistung von 2650 PS. Die Höchstleistung beträgt 4400 PS. Die Turbinen sind direkt gekuppelt mit Drehstromgeneratoren von 75 Umdrehungen in der Minute. Die durchschnittliche Jahresleistung des Werkes beträgt 18 Millionen Kilowattstunden. Die ganze Erzeugung wird über das Netz des Oberfränkischen Ueberlandwerkes den Leitungen des Bayernwerkes zugeführt und kommt auf diesen an das Großkraftwerk Franken in Nürnberg.

Die ganze Anlage steht unmittelbar vor ihrer Vollendung. Zurzeit werden die Stromerzeuger und die Schaltanlage montiert und der Anschluß des Durchstiches, in dem die Anlage liegt, an den Mainfluß hergestellt. Das Werk wird Ende September mit einem Aggregat den Kraftbetrieb aufnehmen können. Zur gleichen Zeit wird die Schiffahrt durch die neue Schleusenanlage geführt werden.

Die Kachletstufe bei Passau dient in erster Linie der Verbesserung der für die Schiffahrt gefährlichen Flußstrecke zwischen Vilshofen und Passau. Zu diesem Zwecke wurde bei Heining, kurz oberhalb Passau, ein Stauwehr errichtet, durch welches die Donau $8\frac{1}{2}$ m angestaut wird, sodaß sie oberhalb bis Vilshofen ein ruhiges Staubecken bildet. Das Stauwehr besteht aus 6 Oeffnungen von je 25 m Lichtweite, als Verschlußkörper dienen eiserne Doppelstützen nach dem System der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, die so eingerichtet sind, daß die obere 3 m hohe Schütze in die untere 8,8 m hohe abgesenkt werden kann, sodaß ohne Aufhebung des Staues Eis und Treibzeug unschädlich abgeführt werden kann.

Auf die linke Donauseite kommt die große Doppelkammerschleuse zu liegen. Jede der beiden Schleusenkammern hat eine Länge von 230 m und eine lichte Weite von 24 m, vermag also einen Schleppzug, bestehend aus Raddampfer und 4 1000-t-Schiffen im Anhang, ungeteilt durchzuschleusen. Als Verschlüsse dienen eiserne Stemmtore, als Umlaufverschlüsse Rollkeilschützen, die Antriebe sind elektrisch. Ein 400 m langer Oberkanal und 300 m langer Unterkanal stehen in unmittelbarer Verbindung mit dem offenen Fluß.

Zwischen Schleusen und Wehr kommt das Krafthaus zu liegen. Es ist für eine Ausnützung von 700 cbm/sec. eingerichtet, und zwar kommen 8 Turbinen für eine Leistung von je 7450 PS. Normal- und eine Höchstleistung von 8500 PS. mit 75 Umdrehungen in der Minute zur Ausführung. Unmittelbar gekuppelt mit den Turbinen sind Schirmgeneratoren für 8500 K.V.A. bei 6300 Volt. Die gesamte Normalleistung des Werkes beträgt 60 000 PS., die Höchstleistung 68 000 PS. Die Jahresleistung beträgt 250 Millionen Kilowattstunden, die mit eigener Leitung in das Netz des Bayernwerkes übergeführt werden.

Die Bauarbeiten wurden im Herbst 1922 begonnen und befinden sich zurzeit im vollen Betrieb. Für die gesamte Bauzeit sind 4 Jahre vorgesehen. An den Schleusen sind die Arbeiten soweit gediehen, daß die Südschleuse im Frühjahr 1925 dem Betrieb übergeben werden kann. Am Wehr gehen die beiden rechtsseitigen Oeffnungen der Vollendung entgegen, am Krafthaus ist der Baugrubenaushub in der Hauptsache vollendet. Die Staudämme sind zum größten Teil geschüttet. Mit der Fertigstellung der Anlage ist für Ende 1926 zu rechnen.

Die Sicherheitsverhältnisse auf den großen Wasserstraßen in Holland.

Von A. Westerhuis, Leiter des Bewachungsdienstes auf den großen Strömen, Rotterdam.

Die folgenden interessanten Ausführungen sind uns in dankenswerter Weise vom Verfasser, der über eine gründliche Kenntnis aller einschlägigen Fragen verfügt, zur Verfügung gestellt worden. Wir glauben nicht nur einen Wunsch des Verfassers, sondern auch unserer Leser zu entsprechen, wenn wir in der nächsten Nummer einen Aufsatz über die Sicherheitsverhältnisse auf der deutschen Stromstrecke folgen lassen. Die Schriftl

Wenn an dieser Stelle eine kurze Uebersicht über die Sicherheitsverhältnisse auf den niederländischen Wasserstraßen gegeben wird, so muß diese der Sachlage halber in 2 Abschnitte gegliedert werden. Diese entfallen in die Betrachtung darüber:

wie die Sicherheitsverhältnisse waren und
wie sie jetzt sind.

Wie fast auf allen bedeutenden Wasserstraßen, war auch auf den großen niederländischen Strömen die Entwendung von Schiffsgütern in der verschiedensten Art und Weise schon zu allen Zeiten nicht gerade selten. Die Schiffsgutdiebstähle und Schiffsberaubungen sind ja bekanntlich ungefähr so alt, wie die Schiffahrt selbst ist. Von einer Unsicherheit bezw. von Beraubungen, Diebstählen und Unterschlagungen im großen Stil war jedoch im allgemeinen nicht zu reden. Vorkommnisse dieser Art machten sich jedoch schon in den letzten Jahren vor dem Kriege 1914/1918 in etwas stärkerem Maße bemerkbar, als es in früherer Zeit der Fall war.

Diese Erscheinung nahm indessen von 1914 an in ebenso schnellem wie starkem Maße zu, so daß schon in den ersten Kriegsjahren von einer besorgniserregenden Unsicherheit auf den niederländischen Wasserstraßen gesprochen werden muß. Diese bildete erklärlicherweise auch bald den Gegenstand ernstester Beunruhigung für die niederländische Binnenschiffahrt; jedoch nicht nur für diese allein, sondern auch für die in Frage kommenden Schiffahrtskreise in den Nachbarländern, insbesondere Deutschland und Belgien. Diese Besorgnis wurde um so stärker und begründeter, als in gleichem Maße, wie sich der Krieg in die Länge zog, auch die Unsicherheit auf den genannten Gewässern zunahm, deren Folge war, daß die den auf diese Wasserwege angewiesenen Handelshäusern und Industriellen verursachten Schäden immer empfindlicher wurden.

Sucht man dieser Erscheinung auf den Grund zu gehen, so ergibt sich, daß sie auf verschiedene Ursachen zurückzuführen ist:

1. fehlte es der bereits bestehenden, aber infolge mangelnder zweckdienlicher Organisation gegen diese Auswüchse nicht genügend eingestellten niederländischen Strompolizei an der erforderlichen Schlagfertigkeit. Insbesondere fehlte für deren Polizeiboote ein wirksamer und geregelter Dienstplan,
2. trug die mangelnde gründliche Kontrolle der in den Schiffen verstauten Güter, an der es ganz besonders in Deutschland, sowohl an den Verladeplätzen als auch an den Grenzstellen fehlte, sehr dazu bei, dem gesamten Schiffspersonal Veruntreuungen aller Art sehr leicht zu machen, so daß dieses geradezu dadurch in Versuchungen geführt wurde, denen es auch nur zu schnell erlegen ist,
3. war es der durch den Krieg verursachte Rückgang und schließliche Sturz der deutschen und später auch der französischen und belgischen Währung, der zum Auswachsen der beklagenswerten Erscheinungen noch besonders beitrug. Durch diesen wurde für die aus den genannten Ländern kommenden Schiffer die Versuchung ebenfalls immer größer, die ihnen anvertrauten Güter den verschiedensten Gelegenheitsaufkäufern auf den niederländischen Strömen, welche durch ihre diesbezüglichen Anfragen diese Verlockungen noch steigerten, gegen hochwertige holländische Gulden abzulassen.
4. fehlte es an gesetzlichen Bestimmungen, um gegen dieses Aufkäuferunwesen mit der nötigen Wirksamkeit scharf vorgehen zu können.

Die Folge hiervon war, daß die großen niederländischen Wasserstraßen besonders in den Jahren 1918—1922 einen Schauplatz der unhaltbarsten Zustände und Gesetzwidrigkeiten aller Art bildeten. Mit den veruntreuten oder gestohlenen Schiffsgütern wurde von den die Gelegenheit so ergiebig wie nur möglich ausnutzenden und zu diesem Zweck nur zu schnell „eingearbeiteten" und organisierten Banden bald ein blühender Handel betrieben. Gegen dieses Unwesen war die Reichsstrompolizei, trotz hingebendster Pflichterfüllung, die rühmlichst hervorgehoben werden muß, wegen der vorstehend bezeichneten Mängel machtlos.

Durch diese unhaltbar gewordenen Zustände gedrängt griff der Direktor der Steinkohlenhandels-Vereinigung in Rotterdam, Herr D. G. van Beuningen, zur Selbsthilfe. Den ersten Schritt hierzu unternahm er mit der Errichtung eines scharfen Bewachungsdienstes, dessen Leitung dem Verfasser mit Rücksicht auf seine frühere Tätigkeit und die in dieser gemachten Erfahrungen, übertragen wurde. Die bald gewonnene finanzielle Beteiligung mehrerer größerer Schiffahrtshäuser ermöglichte es, ein flinkes und mit elektrischem Scheinwerfer ausgerüstetes Dampfboot in diesen Dienst zu stellen. Mit diesem wurde der Kampf gegen die Unsicherheit und das Aufkäuferunwesen aufgenommen und unermüdlich fortgesetzt. Nach Lage der Sache war es nicht anders zu erwarten, daß diesem Bestreben, wenigstens wieder einigermaßen gesicherte und geordnete Zustände herbeizuführen, sowohl von den Schiffern, als auch von dem Diebesgesindel und den Aufkäufern der größtmöglichste Widerstand entgegengestellt wurde. Die ersten praktischen Erfahrungen lehrten daher auch alsbald, daß der Erfolg ein größerer sein würde, wenn nicht in erster Linie gegen die Aufkäufer, Spitzbuben usw., sondern zunächst gegen die Schiffer und das gesamte Schiffspersonal planmäßig vorgegangen würde. Durch die anerkennenswerte freiwillige Mitarbeit aller derjenigen Stellen, die ein Interesse an einer gesicherten Warenbeförderung auf den genannten Gewässern hatten, kam man bald überein:

1. jeden Setzschiffer, der bei Veruntreuungen irgendwelcher Art betroffen oder solcher Handlungen überführt wurde, sofort zu entlassen.
2. Partikulierschiffer, die sich derartiger Handlungen schuldig gemacht, bei allen Befrachtungsvergebungen in Rotterdam, Ruhrort und Antwerpen erst an letzer Stelle zu berücksichtigen.

Von diesem Abkommen wurde das Schiffspersonal in weitestem Maße in Kenntnis gesetzt, u. a. auch durch gedruckte Handzettel mit entsprechenden Warnungen, welche namentlich an den Grenzstationen Lobith und Hansweert an die Schiffsbesatzungen ausgegeben wurden. Diese warnenden Bekanntmachungen wurden ferner an allen größeren Plätzen des In- und Auslandes, welche von den hier in Frage kommenden Schiffern aufgesucht werden, zum Aushang gebracht.

Da mit diesen Maßnahmen die in Frage kommenden großen Mißstände aber allein unmöglich in ausreichender Weise abgeschwächt, viel weniger ganz beseitigt werden konnten, wurde zu derselben Zeit an S. Exz. den Herrn Justizminister in s'Gravenshage ein eingehend begründeter Antrag auf Neuorganisation der Sicherheitspolizei auf den niederländischen Strömen gerichtet. Diesem war ein sorgfältig ausgearbeiteter Plan für die beantragte Neugestaltung des polizeilichen Schutzes auf den großen Strömen Hollands beigefügt. Ferner wurde in diesem Antrag auf die Notwendigkeit einer genauen Regelung des Aufkäuferwesens und des Gewerbes der Lebensmittelverkäufer auf diesen Wasserstraßen hingewiesen. Da nach den gemachten Erfahrungen, bei dem internationalen Charakter der niederländischen Binnenschiffahrt, mit diesen nur für Holland in Frage kommenden Maßnahmen der Kampf gegen die Kriminalität auf diesem Gebiet nicht die erforderliche Wirksamkeit haben konnte, wurde schließlich auch auf das dringende Bedürfnis für eine von den beiden Ländern, Holland und Preußen, anerkannte Zusammenarbeit zwischen der niederländischen Reichsstrompolizei und der preußischen Rheinpolizei, Zentralstelle Koblenz, Oberpräsidium, mit ganz besonderem Nachdruck hingewiesen.

Die große Dringlichkeit unserer Eingabe erkannte auch der Herr Justizminister an; doch nicht nur dies, sondern er nahm auch den ihm mit dieser vorgelegten Plan für die neue Organisation der Reichsstrompolizei an und setzte ihn in verhältnismäßig kurzer Zeit mit nur ganz geringfügigen Abweichungen, in die Tat um. Damit wurde für die großen Ströme in Holland eine Sicherheitspolizei geschaffen, welche den an sie gestellten Anforderungen in jeder Hinsicht gewachsen und entsprechend organisiert und ausgerüstet ist, und die sich geradezu vollständig über dieses Wasserstraßenetz erstreckt. Somit war auf diesem Gebiet des polizeilichen Sicherheitsdienstes etwas Vollständiges, und man darf wohl sagen, etwas Mustergültiges geschaffen worden. Der Abschluß dieser neuen Organisation kann um so mehr als ein in jeder Hinsicht gelungener bezeichnet werden, als gleichzeitig eine prächtige Zusammenarbeit zwischen der neuen Reichsstrompolizei und der städtischen Strompolizei in Rotterdam sowie den in unserem Bewakingsdienst vereinigten Schiffahrts- und Handelskreisen zustande kam.

Durch die Reichsstrompolizei, die ausschließlich für den Sicherheitsdienst bezw. den Kriminaldienst auf den genannten Wasserstraßen geschaffen, und die von den Strombaubehörden vollständig unabhängig ist, wurde alsbald, im Bedarfsfalle sogar in Zusammenarbeit mit der Reichspolizei (staatliche Polizei an Land) und der Kgl. Marechaussee (Landjäger) eine wirksame Tätigkeit ausgeübt. Dabei wurde von ihr auch eine strenge Kontrolle der Aufkäufer und der von diesen geführten Bücher vorgenommen. Die auf diesem Wege ermittelten Verstöße konnten durch die Mitarbeit unseres Dienstes erfolgreich bearbeitet werden. In den Fällen, in welchen die gesetzlichen Bestimmungen zu einem strafrechtlichen Vorgehen

gegen die betreffenden Verkäufer noch keine Handhabe boten, wurde zu disziplinarischen Maßregelungen, wie Geldbußen und Entlassungen gegriffen.

Das Auftreten der neuen organisierten Strompolizei und ihre wirksame Zusammenarbeit mit den genannten Stellen hat der seit fast einem Jahrzehnt in immer stärker werdendem Maße in die Erscheinung getretenen und schließlich unhaltbare Formen angenommenen Unsicherheit auf den niederländischen Wasserstraßen auch bald ein Ende gemacht. Diese Wasserstraßen können daher schon jetzt als absolut sicher bezeichnet werden. Der Tag und Nacht ausgeübte polizeiliche Schutz ist so scharf, daß strafbare Handlungen nicht mehr aufkommen, in letzter Zeit auch nicht mehr bemerkt worden sind.

Auch für die beim Herrn Justizminiser in Vorschlag gebrachte dringende Notwendigkeit einer genauen Regelung des Aufkäuferwesens usw. wurde das Bedürfnis anerkannt. Nachdem unser Dienst anhaltend auf den Erlaß gesetzlicher Bestimmungen gedrängt hat, ist jetzt als Nachtrag zum Gesetz gegen die Hehlerei ein Gesetz zur Bekämpfung der Begünstigung von Vergehen auf den hier in Frage kommenden Wasserläufen erlassen. Durch dieses wird der Krone die Befugnis gegeben, diejenigen Maßnahmen zu treffen, welche zur Bekämpfung der strafbaren Handlungen auf den angeführten Wasserstraßen erforderlich sind. Nachdem nun die Krone diese Ermächtigung erhalten hat, ist es somit jetzt die Aufgabe des Justizministeriums, im Benehmen mit unserem Dienst, innerhalb weniger Monate diejenigen Schritte zu unternehmen, durch welche die Umtriebe der Aufkäufer auf das engste begrenzt werden. Es kann bei dieser Sachlage sogar damit gerechnet werden, daß mit Rücksicht auf die mit der Erwerbsart der Aufkäufer vielfach verbundenen unlauteren bezw. strafbaren Handlungen das Aufkäuferwesen auf dem Wasser ganz verboten wird und daß für das Verkäufergewerbe ähnliche Bestimmungen erlassen werden, wie sie bereits seit einiger Zeit mit bestem Erfolge in Rotterdam bestehen.

Durch die vorstehend geschilderten durchgreifenden und umfassenden Maßnahmen sollen die jetzt erreichten, in Bezug auf die Sicherheit äußerst günstigen Verhältnisse auf den niederländischen Wasserstraßen, möglichst erhalten und für die Zukunft gesichert werden. Es darf aber gesagt werden, daß durch die gedeihliche und erfolgreiche Zusammenarbeit der in Frage kommenden amtlichen Stellen mit den Schiffahrtsinteressenten ein Werk geschaffen worden ist, welches für die gesamte Schiffahrt auf dem Rhein und den übrigen großen Wasserwegen der Niederlande von allergrößter Bedeutung ist. Wir erachten es deshalb auch als unsere Pflicht, mit Anerkennung die Mitwirkung hervorzuheben, die uns seitens des Herrn Polizeipräsidenten von Rotterdam und des Herrn Inspektors des 5. Distrikts der Reichsfeldwacht in Middelburg zur Erreichung dieses Zieles dauernd zuteil geworden ist; und zwar von ersterem in seiner Eigenschaft als Zentralorgan für die Zusammenarbeit zwischen der Reichsstrompolizei und den Schiffahrtsinteressenten, von letzterem in seiner Stellung als Leiter der holländischen Reichsstrom-Polizei.

Weiter hoffen wir, unterstützt durch den V e r e i n z u r W a h r u n g d e r R h e i n s c h i f f a h r t s i n t e r e s s e n i n D u i s b u r g, durch unsere diesbezüglichen Bemühungen, eine, von den beiden Ländern Holland und Preußen auch offiziell anerkannte Zusammenarbeit der niederländischen Strompolizei und der preußischen Rheinpolizei in Koblenz, die tatsächlich nicht nur für die genannten Länder, sondern auch für die gesamte internationale Rheinschiffahrt unentbehrlich ist, ebenfalls noch zu Stande zu bringen. Wenn auch das bisher von beiden Staaten bereits stillschweigend zugelassene Zusammenwirken dieser gleichartigen Organisationen in der Bekämpfung der Unsicherheit auf dem Rhein und dessen großen Ausläufer in Holland, schon zu schönen Ergebnissen geführt hat, so haben doch gerade die in dieser Hinsicht in Deutschland noch ganz besonders schwierigen Verhältnisse den großen Nutzen einer solchen Zusammenarbeit erst recht deutlich hervortreten lassen. Von ihr darf daher in Zukunft mit Recht noch sehr viel erwartet werden.

Dem Leiter der preußischen Rheinpolizei, Herrn Polizei-Inspektor L a n g in Koblenz, der unter den schwierigsten Verhältnissen unermüdlich bestrebt ist, dem großen internationalen Bedürfnis für eine gesicherte Beförderung der Schiffsgüter auf dem Rhein zu entsprechen, gebührt ein besonderes Wort des Dankes der gesamten Rheinschiffahrtsinteressenten.

Es ist zu bedauern, daß infolge der mancherlei Schwierigkeiten und Hemmnisse, welche in Bezug auf die Schaffung eines wirksamen polizeilichen Schutzes auf dem deutschen Rhein überwunden werden mußten und noch weiter zu überwinden sind, dort die Rheinpolizei nicht zu einer solchen Entfaltung kommen konnte, wie sie für einen internationalen Wasserweg von einer solch großen Bedeutung, unbedingt erforderlich ist. Es wird daher einer weiteren Betrachtung bedürfen, um auf die Sicherheitsverhältnisse auf dem deutschen Rhein und ihre dringend erforderliche Hebung, näher einzugehen.

Wir gestatten uns, vorstehende Erörterungen zu beendigen und ihnen zum Schluß noch eine Uebersicht über den polizeilichen Sicherheitsdienst auf den großen Wasserstraßen der Niederlande zu geben:

J u s t i z - M i n i s t e r i u m

(als Zentral-Instanz)

Distrikts-Kommandant, Inspektor der Reichsfeldwacht i. h. 5. Distrikt in Midddelburg; als Leiter und verwaltender Beamter.

Polizeipräsident in Rotterdam, als Zentralorgan für die Zusammenarbeit der niederländischen Reichs-Strompolizei mit den Interessentenkreisen und mit der preußischen Rheinpolizei in Koblenz.

Reichspolizeiboote in: Tiel, Gorinchem, Sliedrecht, Zwyndrecht, Krimpen a. d. Lek, Oud Beierland, Veere, Amsterdam.

Die Boote sind für die Erfüllung ihrer Aufgaben sämtlich aufs beste ausgerüstet. Mehrere dieser Fahrzeuge sind mit elektrischen Scheinwerfern versehen. Jedes Fahrzeug ist mit 4 Reichspolizeibeamten in Uniform besetzt.

Zu den angeführten Booten kommen noch 5 vorzügliche Boote der städtischen Strompolizei in Rotterdam, von denen ebenfalls 2 mit elektrischen Scheinwerfern und drahtlosen Telegraphen- und Telephonvorrichtungen versehen sind.

Für den polizeilichen Sicherheitsdienst, insbesondere den Schutz der Schiffsgüter von und nach Deutschland, von der deutsch-niederländischen Grenze bis Rotterdam, einer Stromstrecke von nicht ganz 150 Klm., kommen somit 10 vorzüglich ausgerüstete Polizeiboote in Betracht.

Die Ueberwachung der von Dordrecht (bezw. von Deutschland) nach Belgien und umgekehrt bestimmten Schiffsladungen, wird durch die in Zwyndrecht (speziell für die Ankerplätze), Oud-Beierland und Veere stationierten Polizeiboote ausgeübt. An dem Kanal durch Süd-Beveland (Wemeldinge-Hansweert) wird ferner eine ständige scharfe Kontrolle von den Landseiten aus ausgeübt. Die Unsicherheit hat auf diesen Strecken fast ganz aufgehört.

Geschäftliche Mitteilungen

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 7, Seite 169 d. Z. f. B.) neu beigetreten:

Körperschaftsmitglieder:

1. Osthafen- A.-G., Regensburg, Waggässchen 1.
2. Staatliches Neubauamt für die Erweiterung des Ihle-Kanals, Burg (Bez. Magdeburg), Friedenstr. 48.
3. Unterwerra-Ausschuss, Mühlhausen i. Thür., Felchtaerstrasse 3.
4. Otto-Werft A.-G., Schiffswerft u. Maschinenfabrik. Harburg.

Einzelmitglieder:

1. Reg.-Rat Dr. Reinhold Zeitler, München, Parkstr. 8.

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Plenarsitzung. Der Reichsausschuss der deutschen Binnenschiffahrt wird Ende dieses oder Anfang nächsten Monats zu einer Plenarversammlung zusammentreten, um über die schwebenden, die Binnenschiffahrt betreffenden Fragen zu beraten. Es wird vor allem die Frage der Belastung der Binnenschiffahrt mit Industrieobligationen, sowie die Frage einer evtl. Reorganisation der Wasserstrassenverwaltung zur Erörterung stehen. Die Einladungen zu dieser Sitzung werden fristgerecht herausgehen.

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Besprechung mit der Regierung in Potsdam über Wasserstrassenbauprojekte d. märkischen Wasserstrassen. Am 13. August fand im Verwaltungsgebäude der Regierung in Potsdam zwischen Herrn Wasserbaudirektor Frentzen und dem Vorsitzenden unseres Verbandes eine Besprechung über allgemeine Fragen des Ausbaues der märkischen Wasserstrassen statt. Die Eingabe unseres Verbandes betr. Ausbau des Vosskanals (Siehe Z. f B. Heft 8, Seite 200) hat bei der Regierung lebhaftes Interesse hervorgerufen, und es steht zu erwarten, daß die diesbezüglichen Bauentwürfe seitens der Regierung angefertigt und in den nächsten Jahren der Verwirklichung entgegengehen werden.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen Duisburg.

Internationale Strombefahrung des Rheins. Nach 16jähriger Unterbrechung hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die durch die Mannheimer Akte vorgeschriebenen regelmäßigen Strombefahrungen durch eine internationale technische Kommission wieder aufgenommen. Diese Kommission, die aus leitenden Wasserbaubeamten der beteiligten Staaten besteht (Belgien, Deutschland, England, Holland, Italien Schweiz), nimmt während einer mehrwöchigen Fahrt auf dem Strom eine eingehende Besichtigung der Fahrwasser- und Uferverhältnisse sowie des technischen Zustandes der Häfen vor. Den Vorsitz in der Kommission hat Deutschland, das als seinen Vertreter Herrn Ministerialrat Hoebel vom Reichsverkehrsministerium, Berlin, entsandte. Als die Kommission am 25. und 26. August in Duisburg weilte, nahm der Verein Gelegenheit, die Herren in seinem Verwaltungsgebäude, Haus Rhein, zu empfangen. Im Namen des Vorstandes hieß der stellvertr. Vorsitzende des Vereins Herr Scharrer. Duisburg, die Kommission als Gäste willkommen, worauf das geschäftsführende Vorstandsmitglied, Herr Dr. Schmitz, Duisburg, einen Ueberblick über die Aufgaben und Tätigkeit des Vereins gab. In dem nachfolgenden geselligen Beisammensein bot sich Gelegenheit zu näherer Aussprache über technische und wirtschaftliche Fragen der Rheinschiffahrt.

Vereinheitlichung des Binnenschiffshypothekenrechts. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hatte auf Anregung des Völkerbundes ihren Ausschuß für Privatrecht mit der Prüfung einer Vereinheitlichung des Binnenschiffshypothekenrechts beauftragt. Der Ausschuß, der im März d. J. in Paris zum ersten Male getagt hat, hat die Ausarbeitung eines eingehenden Fragebogens beschlossen, der den beteiligten Regierungen zur Vorprüfung zugegangen ist.

Das deutsche Reichsjustizministerium hatte die Vertreter der Binnenschiffahrt am 23. 7. zu einer Besprechung dieses Fragebogens nach Berlin einberufen. Die Besprechung führte zu dem Ergebnis, daß bei der Schwierigkeit der Materie eine sorgfältige Prüfung der einzelnen Fragen unter Anhörung juristischer und praktischer Sachverständiger erfolgen müsse.

Der Verein hat im Anschluß an diese Besprechung die Schiffahrtsanwälte des Rheingebiets und die juristischen Mitarbeiter seiner Mitgliedsfirmen um Prüfung des Materials gebeten und beabsichtigt, auf Grund dieser Prüfung dem Reichsjustizministerium ein eingehendes Gutachten zu erstatten.

Ausnahmetarif 7a für Erzsendungen aus dem Sieg-, Lahn- und Dill-Gebiet. Auf einen von der Firma Friedrich Krupp A.G. Essen gemeinsam mit uns gestellten Antrag hat die Reichsbahndirektion Elberfeld folgende Bekanntmachung erlassen:

„Mit Gültigkeit vom 10. August 1924 wird vorübergehend und auf jederzeitigen Widerruf der Ausnahmetarif 7a im Rückvergütungswege auch für solche Erzmengen vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet gewährt, die nach dem Binnenumschlagsplatz Köln-Deutz-Hafen abgefertigt sind, um von dort auf dem Wasserwege nach einem Bestimmungsort des Ausnahmetarifs 7a befördert zu werden. Die Weiterbeförderung der nach Köln-Deutz-Hafen abgefertigten Mengen nach den an Bestimmungsstationen des Ausnahmetarifs 7a angeschlossenen Werken ist durch Vorlage der Schiffspapiere nachzuweisen."

Rheinschiffahrtstag 1924. Im allgemeinen Teil dieser Zeitschrift, Seite 215, ist ein eingehender Bericht über den Rheinschiffertag 1924, gleichzeitig die XVI. und XVII. ordentliche Hauptversammlung unserer Körperschaft zu Frankfurt a. M. am 6. September veröffentlicht. Wir machen die Leser der Zeitschrift ganz besonders darauf aufmerksam.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 10. September. Nach einer Woche vollschiffigen Wasserstandes musste die Tauchtiefe ab Breslau mit Wirkung ab 9. 8. wieder auf 1,18 m herabgesetzt werden. Immerhin war es in den ersten Tagen des Monats August möglich, 404 beladene Talfahrzeuge und darunter 330 auf 1,50 m abgeladene Kähne durch Ransern zu Tal zu schleusen. Gegen Mitte des Monats trat eine weitere Verschlechterung des Wasserstandes ein, sodass die Tauchtiefe ab Breslau am 12. 8. auf 1,08 m und am 14. 8. auf 0,98 m herabgesetzt werden musste. Durch das rapide abfallende Wasser waren auf der Strecke Breslau-Fürstenberg von den erwähnten 404 Talkähnen an verschiedenen Stellen, in der Hauptsache bei Crossen, 53 zum Stilliegen gekommen, wodurch Leichterungen notwendig wurden. Am 22. 8. zeigte der Ratiborer Pegel wieder 2,18 m, jedoch war die Besserung des Wasserstandes nur vorübergehend, so daß nur ein geringer Teil der leichter beladenen Talschiffahrt von Breslau abschwimmen konnte. Dagegen haben die Verladungen in den oberen Häfen in der letzten Berichtswoche infolge des neu eingeführten Notstandstarifes zugenommen. Dieser Notstandstarif, der nachträglich bis zum 15. September verlängert wurde, sieht eine Ermässigung der Kohlenfracht Cosel-Hafen-Berlin um 1.— Mk. und Cosel-Hafen-Stettin um 1,50 Mk. je t vor. In seiner Sitzung am 30. 8. beschloss der Frachtenausschuss für die Oder, auch die Kleinwasserzuschläge bis zum 15. 9. auszusetzen. In Stettin sind die Schwierigkeiten, für die zahlreichen Erzeingänge Kahnraum zu beschaffen, sehr gross.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 12. September. Die Verkehrsverhältnisse auf den märkischen Wasserstrassen haben sich in der Berichtszeit gegenüber dem Vormonate im wesentlichen nicht verändert. Der Verkehr ist im allgemeinen ziemlich schwach. Vor allem sind zurückgegangen die Transporte von Stettin, während auf der Oder talwärts von Breslau und Cosel eine geringe Steigerung des Verkehres zu verzeichnen ist. Diese ist zurückzuführen teils auf günstige Wasserstandsverhältnisse auf der Oder, teils auf die Herabsetzung der Kohlenfrachten. (Infolge Einführung eines Notstandstarifes; Ermässigung der Fracht pro Tonne um 1 Mark.) Der Verkehr in den Berliner Gewässern lag äusserst schwach.

Elbe.

Hamburg, 10. Sept. Sowohl im Berg- wie im Talverkehr ist eine geringe Belebung des Verladegeschäftes im Monat August festzustellen. Durch reichliche Niederschläge, auch in den Quellgebieten der Ströme, hat sich der Wasserstand auf Elbe und Oder im vergangenen Monat erfreulicherweise gebessert, sodaß die Pegelstände in Magdeburg und Dresden die normale Grenze erheblich überschritten haben. Der durch den gebesserten Wasserstand erhöhten Ausnutzung der Tragfähigkeit der Kähne Rechnung tragend, haben die Schiffahrtsgesellschaften die Elbefrachten wesentlich herabgesetzt. Der Verkehr mit der Saale wurde im vergangenen Monat durch die Sperre der Saaleschleusen zwecks Reparatur beeinträchtigt, nunmehr sind die Schleusen aber wieder geöffnet. Auch auf der oberen Elbe, in der Tschechoslowakei, sind die Wehre zwecks Reparatur zeitweise niedergelegt worden, und es mußten infolgedessen die für die oberen Stationen bestimmten Transporte schon in Lauf bezw. Aussig/Schönpriesen entladen werden. Die Frachten stellen sich gegenwärtig für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt: nach Magdeburg 0,17, nach Schönebeck 0,18, nach Barby 0,19, nach Aken 0,20, nach Wallwitzhafen 0,21, nach Kleinwittenberg 0,26, nach Torgau 0,30, nach Riesa 0,33, nach Dresden 0,37, nach Laube/Tetschen 0,47, nach Aussig 0,55, nach Halle 0,50, nach Berlin (Kohlen) 0,40, nach Berlin (Getreide) 0,45, nach Breslau (schw. Futtermittel) 0,70, nach Breslau (Schwergetreide) 0,80 Goldmark für 100 kg, alle Raten ausschl. Bugsierlöhne.

Weser.

Minden, 10. Sept. Im vergangenen Monat verkehrten im Mindener Abstieghafen 35 Kähne, wovon 8 Schiffe 2100 t Kohlen und Kies auf Waggon oder Land und 12 Kähne 850 t Holz und Getreide auf Waggon oder Lager löschten. Die übrigen 15 Kähne wurden um etwa 1500 t von Schiff zu Schiff abgeleichtert, damit sie auf der Weser weiterfahren konnten. Diese Leichterung war in der Zeit vom 1. bis 8. August, wo der Mindener Pegel einen Durchschnittswasserstand von 2,15 m über 0, d. h. eine Fahrtiefe von etwa 1,50 m anzeigte, nötig, während die Ableichterung der mit Kanaltiefgang für die Weser bestimmten Kähne vom 9. bis 31. 8. nicht mehr nötig war. In dieser Zeit führte die Weser infolge starker Niederschläge im Oberlauf viel Wasser. Der Wasserstand schwankte zwischen 2,50 m und 3,66 m, dem höchsten Stand am 31. 8. Bei Wiedereintritt wärmerer Witterung oder trockenem Wetter muß mit dem Rückgang des Wasserstandes gerechnet werden, sodaß dann auch Ableichterungen wieder eintreten. Die Zufuhr von Kohle, dem in früheren Jahren hauptsächlichsten Umschlagsgut, will sich infolge des geringen Bedarfs der Industrie nicht wieder beleben, doch steht auch der hohe Bahnfrachttarif trotz Ausnahmetarif 6 der Kohlenverladung im gebrochenen Verkehr außerordentlich hindernd im Wege. Hinzu kommt die Hartnäckigkeit der Wasserstraßenverwaltung in der notwendigen Ermäßigung der Kanalabgaben und Schlepplöhne. Die ab 25. 8. in Wirkung getretene Ermäßigung auf den Schlepplohn ist derart gering, daß sie garnicht ins Gewicht fällt. Sollen die Häfen nicht veröden, dann muß seitens der Verwaltungen etwas getan werden. Der Umschlagsbetrieb im Ost- und Industriehafen liegt seit dem vergangenen Jahr vollständig still. Der gute Wasserstand kann mangels Ladung sowohl zu Berg wie zu Tal nicht ausgenutzt werden. Die Gesellschaften befördern daher die in Bremen und den Unterweserhäfen leer werdenden Kohlenkähne leer zum Zechengebiet, um wieder Kohlen, dem einzigen Gut, das in den Unterweserhäfen in etwas größerer Menge benötigt wird, zu laden. Die hohen Kanalkosten beeinflussen die Fracht, für die durch die Einfuhr billigerer englischer Kohlen Grenzen gezogen sind, derart, daß von einem Nutzen an diesen Frachten nicht gesprochen werden kann. Die Einfuhr von Brot- und Futtergetreide auf der Weser hat sehr nachgelassen und sind die Mengen kaum nennenswert.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 10. Sept. Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen war auch im vergangenen Monat lebhaft; besonders die Kohlentransporte nach Emden waren sehr umfangreich, sodaß der erforderliche Schiffsraum zeitweise kaum zu beschaffen war. Die Erztransporte von Emden zum Industriegebiet nahmen besonders in der zweiten Hälfte August zu. Auch die Fahrt nach Hannover war lebhaft, während die Verfrachtungen ab Hannover gegen Ende des Monats geringer wurden. Gegen Ende August wurden auch besonders die Erzverladungen aus der Richtung Hannover schwächer. Die Umschlagseinrichtun-

gen im Hafen Dortmund waren während der ganzen Zeit gut beschäftigt. Die Entladung der Kähne geschah prompt. Der Betrieb an den Kippern war lebhaft, sodaß bis Mitte August und in der zweiten Hälfte August an einzelnen Tagen mit Tag- und Nachtschicht gearbeitet wurde. Die Verladung an den Zechenhäfen ging ohne Stockung von statten; bei Spezialsorten wurden längere Ladezeiten benötigt. Ueber den Monopolbetrieb ist nichts zu bemerken. Auch im ersten Drittel des September ist die Beschäftigung gut geblieben.

Im Hafen Emden sind im vergangenen Monat 26 Dampfer mit insgesamt 145 000 t nordische Erze eingetroffen. Das Erz wurde restlos auf dem Wasserweg dem Industriegebiet zugeführt. Außerdem wurden kleinere Mengen Holz, Zucker, Hafer und Tonerde umgeschlagen. Ausgehend wurden rund 86 000 t Kohlen und Koks, 3138 t Eisen und 3589 t Schrott verladen.

Im Dortmunder Hafen sind im August 285 beladene und 105 leere Schiffe angekommen mit insgesamt 163 489 t Ladung, davon 158 787 t Erz. Abgegangen sind 85 beladene und 390 leere Schiffe mit 44 523 t Ladung, davon 36 778 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat August betrug 208 022 t, in der Zeit vom 1. 1. 24 bis 31. 8. 24 wurde insgesamt 1 124 989 t umgeschlagen.

Der Verkehr in den Hannoverschen Häfen gestaltete sich im Monat August wie folgt: Eingegangen sind 112 beladene und 109 leere Kähne mit insgesamt 60 427 t Ladung, davon 55 752 t Ruhrkohle. Die eingegangenen leeren Kähne kamen fast ausschließlich von Emden und Bremen. Ausgegangen sind 174 beladene und 18 leere Kähne mit insgesamt 92 205 t Ladung, davon in der Hauptsache Kali, Erz, Ammoniak und Salze.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt a. M., 10. Sept. Dadurch daß infolge Instandsetzung der Offenbacher Schleusen der Schiffsverkehr nach dem Obermain lahmgelegt war und die Güter, insbesondere Massengüter in den Frankfurter Häfen umgeschlagen werden mußten, hat sich der Verkehr auf der Höhe des Vormonates halten können. Seit dem 21. August ist die Schiffahrt nach dem Obermain wieder freigegeben. Der Stückgutverkehr war durch die allgemeine Geldnot beeinflußt und hielt sich in bescheidenen Grenzen. Der Wasserstand war durchaus günstig. Die Verkehrszahlen sind folgende für den Monat Juli: Ankunft: Osthafen 126 Fahrzeuge mit 66 083 t Ladung, Westhafen 92 Fahrzeuge mit 25 037 t Ladung, zusammen 218 Fahrzeuge mit 91 120 t Ladung. Abfahrt: Osthafen 26 Fahrzeuge mit 10 126 t Ladung, Westhafen 67 Fahrzeuge mit 27 243 t Ladung, zusammen 93 Fahrzeuge mit 37 369 t Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Monat August 1924.

Im Monat August war die Schiffahrt auf dem Rhein, wenn auch nicht so rege wie im Juli, so doch verhältnismäßig befriedigend.

Die bereits gegen Ende Juli 1924 schärfer eingetretene Flaue auf dem Brennstoffmarkt setzte sich im Monat August weiter fort, wodurch bekanntlich viele Zechen zur Einlegung von Feierschichten gezwungen waren. Da es auf den Zechen vielfach an Lagerungsmöglichkeit für größere Mengen fehlte, ging man dazu über, hierfür auch die oberrheinischen Umschlagsplätze mit heranzuziehen. Dadurch war die Rheinschiffahrt wenigstens einigermaßen beschäftigt, ohne daß es aber zu einer spürbaren Belebung des Verfrachtungs- und Schleppgeschäftes gekommen ist.

Vor einigen Tagen ist die Mainschiffahrt oberhalb Frankfurt/Offenbach, welche infolge Reparaturarbeiten an den Schleusen am 15. Juli geschlossen wurde, wieder aufgenommen worden. Während der Sperre konnte die Schiffahrt zum oberen Main nur durch kleine Schiffe mit ganz geringem Tiefgang, welche bei dem günstigen Wasserstand über die niedergelegten Wehre fuhren, aufrecht erhalten werden.

Durch den Wasserstand des Rheins begünstigt, konnten die größten Schiffe vollästig beladen und ungeleichtert die Oberrheinstationen bis Straßburg/Kehl erreichen. Das in jedem Sommer erwartete Kleinwasser ist in diesem Jahr bisher noch nicht eingetroffen. Man kann sogar von einer dauernden Hochwasserperiode während der letzten Monate reden, da der Kauber Pegel seit Anfang Mai nur selten unter 3 m gefallen ist, vielmehr während dieser Zeit einen durchschnittlichen Stand von etwa 3,50 m anzeigte.

Am 2. August stand der Kauber Pegel auf 3,75 m. Bis zum 10. August ging er auf 3,13 m zurück, um unter kleineren Schwankungen am 20. August wiederum einen Stand von 3,84 m anzuzeigen. In den letzten Tagen ist der Wasserstand wieder etwas zurückgegangen. Am 30. August meldete der Kauber Pegel einen Stand von 3,78 m. Trotz dieses günstigen Wasserstandes war eine gleichmäßig gute Beschäftigung der Rheinschiffahrt nicht zu beobachten. Die Kohlenzufuhren zu den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen sind hauptsächlich infolge des schwachen Kohlenabsatzes gegenüber dem Vormonat etwas schwächer geworden. Dadurch mußten die an den Kippern liegenden Fahrzeuge in der Regel lange auf Ladung warten, sodaß die Regsamkeit des Kahnumlaufs herabgemindert wurde. Leerraum wurde am freien Markt in der ersten Monatshälfte durchweg genügend angeboten.

Der Frachtenmarkt zeigt folgendes Bild:

Nach den Notierungen an der Schifferbörse in Ruhrort betrug die Tagesmiete ab Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim Anfang August 4½ Pfennig je Tonne Tragfähigkeit und 1,20 Mk. je Tonne an Fracht. Nach den Mainplätzen bis Frankfurt wurde eine Fracht von etwa 1,35 bis 1,50 Mk. je Tonne bezahlt. Am 13. August wurde für Koks nach Mannheim eine Fracht von 1,50 Mk. notiert. Allmählich ging die bis dahin feste Tendenz in eine schwankende über. Die Fracht nach Mannheim sank durchschnittlich auf 1,10 Mk. je Tonne. In den letzten Tagen des Monats war jedoch wieder bei sehr knappem Leerraum ein Anziehen der Frachten bemerkbar. Zuletzt wurde an Fracht nach Mannheim 1.30 bis 1.50 M. je Tonne bezahlt. Die Notierungen ab Häfen des Rhein Herne-Kanals erfolgten mit 0,20 bis 0,30 M. Zuschlag je Tonne.

Ziemlich lebhaft war in der ersten Hälfte des Monats der Kohlenversand nach Holland. An Fracht wurden 0,8 fl je Tonne bei freiem Schleppen ab Strom nach Rotterdam bezahlt. Im letzten Drittel des Monats ging die Fracht auf 0,65 fl je Tonne bei teilweise freiem Schleppen herunter, jedoch setzten die Kohlenverladungen nach Rotterdam wieder so lebhaft ein. daß die Fracht wieder anzog und schnell eine Höhe von 1 Gulden je Tonne bei freiem Schleppen erreichte.

Die Lebhaftigkeit des Geschäftes von Rotterdam nach hier hat gegenüber dem Vormonat abgenommen, da die Erzankünfte in Rotterdam geringer wurden. Infolge größerer Erzanfuhr ist in den letzten Tagen jedoch wieder ein Anziehen der Frachten zu bemerken.

Nach Belgien wurden fast ausschließlich Reparationskohlen verladen. Es wurden fast durchweg 9 bfrs., vereinzelt auch 8,50 bfrs. je Tonne an Fracht nach Antwerpen/Gent bezahlt. Augenblicklich zieht die Fracht wieder an; zuletzt wurden bei Mangel an Leerraum bereits 11 bfrs. gezahlt.

Zum Oberrhein ist der Schleppverkehr nach wie vor flau, und das Angebot an Schleppkraft überaus groß. Der Schlepplohn wurde während des Monats mit 1,10 Mk. je Tonne Basis Ruhrort/Mannheim notiert. Jedoch ist auch in den letzten Tagen schon zu niedrigeren Sätzen geschleppt worden.

In der Getreidespedition waren die Ankünfte ziemlich lebhaft, da sich die Verfrachtung von Getreide an den Seehäfen etwas verstärkt hatte, Mitte des Monats jedoch ließen die Ankünfte erheblich nach, um Ende der letzten Woche fast gänzlich aufzuhören. Dadurch sind die hiesigen Anlagen augenblicklich fast garnicht beschäftigt, sodaß die Rentabilität der Betriebe durch die unregelmäßigen Ankünfte sehr stark leidet.

Auch in der übrigen Spedition ist die Lage nicht zufriedenstellend, vielmehr ist noch eine Verschlechterung eingetreten, da nur äußerst geringe Mengen zur Ausfuhr auf den Markt kommen.

Verschiedene Mitteilungen.

Der Etat der Reichswasserstraßenverwaltung 1924. Der Etat der Reichswasserstraßenverwaltung steht auch in diesem Jahre unter dem Zeichen größter Sparsamkeit, doch ist natürlich dafür gesorgt, daß die dringlichen Aufgaben nicht leiden. Man hat es sogar möglich machen können, einige Positionen für unbedingt notwendige Neubauten zu dotieren. So sind z. B. eingestellt: für Baggerungen zur Verbesserung der Oderfahrstraße von km 213 bis 216,25 (Ohlau) als 1. Rate 35 000 M., zur Verlängerung der Leitwerke ober- und unterhalb der Schleppzugschleuse Linden (Oder) 1. Betrag 40 000 M, zur Beschaffung von Baukähnen für die Oderstrombauverwaltung 17 500 M., desgleichen eines Spülers mit drei Spülbaggerprähmen für das Wasserbauamt Oppeln 200 000 M, zum Ausbau der Werft Rothensee (Elbe) 62 000 M, zur Auffüllung der Magazinbestände dieser Werft 57 000 M, für Maßnahmen zur Beseitigung von Stauschäden an der kanalisierten Aller 120 000 M, zur Beschaffung eines weiteren Dampfbaggers mit sechs Baggerprähmen für die Wasserstraßendirektion Hannover 198 000 M zur Wiederherstellung des Sturzbettes unterhalb des Ruhrwehrs bei Duisburg-Ruhrort 75 000 M, zur Wiederherstellung des Emscherdückers im Zuge des Dortmund-Ems-Kanals bei Henrichenburg 46 500 M, zur Beseitigung weiterer Bergschäden an den Ufern des Rhein-Hernekanals 53 000 M. und zur Hebung von vier infolge Bergbaues abgesunkenen Straßenbrücken über den Rhein-Hernekanal als 1. Betrag 30 000 M., ferner zur Einrichtung des elektrischen Betriebes an den Mainschleusen Gr.-Krotzenburg, Kesselstadt und Mainkur 70 000 M.

Deutsche Verkehrsausstellung München 1925. Uns wird geschrieben: Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 begegnet bereits starkem Interesse in Fachkreisen, wie sich aus zahlreichen, beim Werbeausschuß eingelaufenen Anfragen und Anmeldungen der Fachverbände ergibt, die beabsichtigen, ihren nächstjährigen Kongreß in München abzuhalten. Das ist nicht zu verwundern bei der ungeheuren Vielseitigkeit der Ausstellung, die an Umfang und Reichhaltigkeit nicht so bald ihresgleichen finden wird. Es kann den Vereinen und Verbänden nicht genug empfohlen werden, diesen Weg einzuschlagen, um einer größeren Anzahl ihrer Mitglieder Gelegenheit zum gleichzeitigen Besuch der Ausstellung zu geben. Die heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse verbieten es den meisten Menschen, sich zwei Reisen zu gestatten, also wird entweder die Jahresversammlung oder die Ausstellung zu kurz kommen. Das läßt sich vermeiden, wenn die Versammlung während der Ausstellungszeit in München stattfindet. Die Frage der Unterkunft wird keinen Schwierigkeiten begegnen, zumal wenn darauf Bedacht genommen wird, daß die Versammlungen nicht alle in der Hauptreisezeit stattfinden, sondern sich auf die ganze Dauer der Ausstellungszeit (Juni—Oktober) verteilen.

Utrechter Binnenschiffahrts-Kongreß. Am 24. und 25. September 1924 findet zu Utrecht in „Gebouw voor kunsten en Wetenschappen" der fünfte Niederländische Binnenschiffahrts-Kongreß statt, organisiert vom Verein „Het Binnenscheepvaart-Kongres". Auf der Tagesordnung des Kongresses stehen eine Reihe hochinteressanter Vortragsthemen, z. B. über „Schiffshypotheken", „Das Erheben von Zoll-, Brücken- und Hafengeld" usw.

Die Auslieferung der Oderschiffe. Dieser Tage wurden der Tschechoslowakei von deutscher Seite die letzten Schiffe übergeben, die auf Grund des Friedensvertrages ihr zuerkannt wurden. Im ganzen erhielt die Tschechoslowakei 12 Schleppdampfer, 74 Frachtkähne und 8 Lagerschiffe, mit denen sie den Verkehr auf der Oder aufrecht erhält. Auf Ersuchen der Wittkowitzer Eisenwerke wurde beschlossen, eine Anzahl Schleppdampfer und Schleppkähne in Auftrag zu geben, um den Verkehr auf der Oder wegen seiner Billigkeit gegenüber dem Eisenbahnverkehr noch weiter ausdehnen zu können.

Ermäßigung der Oderfrachten. Der Frachtenausschuß für die Oder hat zur Belebung der Wasserverladungen — es warten in den oberen Oderhäfen rund 500 Schiffer auf Ladung — durch einen Notstandstarif eine vorübergehende Ermäßigung der Kohlenfracht Koselhafen bis Berlin um 1 Gm. und Koselhafen bis Stettin um 1,50 Gm. je Tonne beschlossen.

Stettin, der größte Ostseehafen. Von jeher haben sich Seehäfen als geeignete Kohlenhandelsplätze gezeigt, zunächst, weil die Schiffahrt selbst ein dauernder Abnehmer dieses Rohstoffes ist und außerdem die großen Seehäfen in den meisten Fällen zugleich Industriezentren sind, für die die Kohle auch heute noch den Hauptrohstoff bildet. Stettin als größter Ostseehafen und zugleich als wichtigster Industriebezirk im Nordosten Deutschlands lieferte daher außerordentlich günstige Bedingungen für die Entwicklung eines weitreichenden Kohlenhandels. Auch kann Stettin als der Erz-Umschlagshafen der Ostsee angesehen werden und seine Bedeutung als drittgrößter Hafen Deutschlands resultiert nicht zum wenigsten aus der Menge der über Stettin beförderten Erze und Mineralien. Nicht nur aus Schweden, sondern auch aus Norwegen, Spanien, Afrika, Griechenland, Neufundland sowie aus dem Kaukasus werden Erze und Schwefelkiese über Stettin eingeführt. Welche Bedeutung diese Stadt als Kohlenumschlagshafen besitzt, davon zeugen die zahlreichen Verladeanlagen, die einen schnellen reibungslosen Löschverkehr ermöglichen, und die ungeheueren Umschlagsmengen. Hatte doch Stettin im Jahre 1913 mit 6¼ Mill. t Gesamtumschlag einen über doppelt so großen seewärtigen Verkehr als der nächst große Ostseehafen Petersburg. Rechnet man 1,55 Mill. t als Kohlenumschlagsmengen auf die gesamte deutsche Kohleneinfuhr um, so ergibt sich, daß 9 % der gesamten Kohleneinfuhr über Stettin gegangen sind.

Die Leistungsfähigkeit eines Hafens ist in erster Linie von seinen technischen Einrichtungen, besonders von seinen Kranen und Verladeanlagen abhängig. In richtiger Erkenntnis dieser Forderung hat Stettin neuerdings einen eigenen Massengutumschlagshafen eingerichtet, den Reiherwerderhafen, der mit einem Kohlenkipper und vier großen Verladebrücken, vorzugsweise für den Erz- und Kohlenumschlag, ausgestattet ist. Besondere Wahlzeichen dieses neuen Hafens sind die drei großen Verladeanlagen,*) von denen drei Verladebrücken je 40 m Stützweite und eine Ausladung von 34,5 m über Wasser und 20 m über Land haben. Auf ihrem Untergurt bewegt sich je eine 5-t-Zweischienenlaufkatze, die mit Greifern ausgerüstet ist. Die Brückenausleger sind hochklappbar und lassen sich durch eine Feststellvorrichtung abfangen, um die Zugseile zu entlasten. Außer diesen drei Verladeanlagen befindet sich im Stettiner Hafen noch eine weitere Verladebrücke von 40 m Spannweite und 16 m Ausladung, mit oben laufendem Drehkran, der ebenfalls mit Greifern ausgerüstet ist. Zur Feststellung der Lademengen und zur Vermeidung des Ueberlastens der Güterwagen sind sämtliche Brücken mit Wiegevorrichtungen versehen. Die Führer der einzelnen Hebezeuge rücken diese vom Führerhaus ein und lesen das jeweilige Hubgewicht an einer selbsttätigen Anzeigevorrichtung ab.

Weiter ist ein Schwingkipper erbaut, mit dem Fluß- und Seeschiffe beladen werden können. Diese Anlage besteht aus einem Kipper mit heb- und senkbarer Plattform und zwei kippbaren Drehscheiben. Der Kipper besteht im wesentlichen aus dem festen Gerüst, der auf- und abbeweglichen Kurvenbahn, der Schwingbühne, dem Trichter mit anschließendem Teleskoprohr und der Windenanlage. Der von der kippbaren Drehscheibe abrollende Wagen rollt auf die Schwingbühne. Diese stützt sich wasserseitig auf einen Schwinghebel und landseitig mit doppelflanschigen Laufrädern auf die Kurvenbahn. Beim Ausschwingen der Plattform bewegen sich die hinteren Laufräder der Bühne auf der Kurvenbahn nach oben, während der vordere Teil der Bühne vermittels des Schwinghebels gleichzeitig nach außen und nach unten bewegt wird, wodurch sich die Bühne auf eine Neigung von 45° einstellt und der Inhalt des Wagens in den einstellbaren Trichter entleert und durch das Teleskoprohr in den Schiffsraum geleitet wird. Die größte Hubhöhe des Kippers, der für jede erforderliche Höhe eingestellt werden kann, beträgt 13 m. Der Antrieb ist sowohl für den Kipper als auch für die Drehscheiben elektrisch. Die stündliche Leistung beträgt bis zu 400 t.

Vergleicht man nun die beschriebenen Hebezeuge mit der jährlichen Gesamtumschlagsmenge von 6½ Mill. t, so wird einem die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit erst recht klar. Durch die außerordentlich günstige Verkehrslage und die Ansiedlung neuerer Firmen wird der Kohlenhandel in Stettin stets eine große Rolle spielen, besonders für die Versorgung des östlichen Deutschlands und der übrigen Ostseestaaten.

Vom Mittellandkanal. Die Frage der Vollendung des Mittellandkanals durch Bau der Verbindungsstrecke Hannover—Magdeburg ist in einen neuen Entwicklungsabschnitt eingetreten: Es besteht die Aussicht, daß unter Führung des Vereins zur Förderung des Weser-Elbe-Kanals, selbstverständlich unter Beteiligung des Reichsverkehrsministeriums und der am Kanal interessierten Kreise, eine A.-G. zustande kommt, die den Bau, auf den wir nun schon 20 Jahre warten, zu Ende führen wird. Der Ersparnis halber soll aber die im Entwurf des Ministeriums vorgesehene Kanalbrücke über die Elbe fortfallen, desgleichen die eine bei Magdeburg vorgesehene Schleuse, sodaß hier bei Rothensee eine Schleuse und ein Schiffshebewerk zur Ausführung kommen. Da man auf Grund der Ermittlungen der beteiligten Bauämter hoffen kann, den ganzen Kanal in 4 bis 5 Jahren fertigzustellen, soll mit der Ausführung dieser großen Ingenieurbauten sobald wie möglich begonnen werden; nach welchem System aber das Schiffshebewerk gebaut werden soll, ist noch nicht entschieden, da in elfter Stunde neue Konstruktionen aufgetaucht sind, die technische und wirtschaftliche Verbesserungen bringen und deshalb geprüft werden müssen.

Die Wasserversorgung des Mittellandkanals. Neuer Talsperrenplan im Oberharz. Im romantischen Obertal soll eine große Talsperre gebaut werden, die in ihren Ausmaßen die größte Talsperre Mitteldeutschlands werden wird. Der Zweck dieser Talsperre ist die Versorgung des Mittellandkanals mit Speisewasser, die Erzeugung elektrischer Energie und die Beseitigung der Hochwassergefahr im Flachlande, soweit dies ohne große Kosten möglich ist. Auch die Wasserversorgung der unterhalb der Sperre gelegenen Kraftwerke soll durch diese Sperre geregelt werden.

Zunächst befindet sich der Plan noch im Vorstadium seiner Entwicklung, wird jedoch mit der Vollendung des Mittellandkanals seiner Fertigstellung entgegengeführt werden müssen. Geländeuntersuchungen ist die Ausarbeitung einer Denkschrift gefolgt, die zurzeit den an dem Talsperrenbau und an dem Mittellandkanal beteiligten Kreisen zur Prüfung vorliegt.

Ueber die Finanzierung und den Zeitpunkt der wahrscheinlichen Inangriffnahme des Baues ist noch nichts gesagt. Da die Fortführung des Mittellandkanals aus finanziellen Gründen ins Stocken geraten ist und die Aussichten für die Vollendung des Baues recht trübe sind, ist kaum damit zu rechnen, daß der Bau dieser Talsperre in den nächsten Jahren schon begonnen wird. Immerhin hat dies Projekt verkehrstechnische Bedeutung, und da es in einem romantisch schönen Tale des Harzes zwischen Altenau und Oker ausgeführt werden soll, wird es auch in den Kreisen Beachtung finden, die sich organisatorisch den Schutz der Harzer Naturschönheiten zur Aufgabe gemacht haben. Die Sperre soll zwischen dem Kleinen und Großen Juliusstau mit einer großen Mauer ihren Abschluß finden, das ist unmittelbar oberhalb des vielen Harzwanderern bekannten Romkerhaller Wasserfalles. Das Staubecken, das in einige Täler hineingreift, wird 411 Meter über dem Meeresspiegel liegen. Der Stauinhalt soll 35 Millionen Kubikmeter betragen. Die Sperrmauer wird bei einer Höhe von 65,5 Meter, einer Breite von 7,70 Metern eine Gesamtlänge von 200 Metern erhalten. Ueber die Mauer hinweg soll die Provinziallandstraße geführt werden. In den Grenzen des Sperrbeckens liegt ein Teil des Gemkentals und Unter- und Mittel-Schulenberg mit zusammen 30 Siedlungen, die abgebaut und ersetzt werden müssen, die an ihnen vorüberführenden Landstraßen werden höher gelegt. Stark berührt wird durch dieses Projekt der schon vor dem Kriege in Aussicht genommene Eisenbahnbau von Oker nach Altenau durch das Okertal. Dieser Plan, verkehrspolitisch von den beteiligten Gemeinden eingehend begründet, ist in den Akten liegen geblieben und wird vorerst kaum zur Durchführung gebracht werden können, weil zur Finanzierung der Arbeiten keine Möglichkeit vorhanden ist und der Bau im übrigen auch von anderen Voraussetzungen abhängig ist, die zurzeit nicht vorhanden sind. Das in Verbindung mit dem Talsperrenbau projektierte große Kraftwerk wird an einer der schönsten Stellen des Okertales gebaut. Zur Betriebsführung dieses Kraftwerkes, in dem fünf große Turbinen eingebaut werden sollen, ist der Bau eines Ausgleichbeckens geplant, das mit einem Inhalt von 150 000 Kubikmetern von einer 73 Meter langen, 16.5 Meter hohen

*) Gebaut von der Deutschen Maschinenfabrik A. G., DEMAG Duisburg.

und 2 Meter breiten Mauer abgestaut werden soll. Das Niederschlagsgebiet der Oker ist so groß, daß von den Sachverständigen die geregelte Fortführung der Oberharzer Wasserwirtschaft, insbesondere die störungsfreie Speisung des Mittellandkanals ohne Schädigung der Interessen im Flachlande als gesichert bezeichnet wird. (Magdeburg. Ztg. Nr. 379.)

Ausbau des Berliner Westhafens. Zum 2. September 1924 hatten die Direktion der Berliner Lagerhaus-A.-G. und der Magistrat Berlin zu einer schlichten Feier des 1. Spatenstiches für den Erweiterungsbau eines dritten Hafenbeckens im Westhafen die Behörden, Vertreter von Handel, Schiffahrt und Spedition eingeladen. Es wurden Ansprachen gehalten von Generaldirektor Ulderup, Oberbürgermeister Böss und Ministerialdirektor Jaques vom preußischen Handelsministerium über die Bedeutung der Berliner Lagerhaus-A.-G. für den Verkehr mit Berlin und die Bedeutung der märkischen Wasserstraßen als Zubringer nicht nur für Berlin, sondern als Umschlags- und Stapelplatz für den Transitverkehr, weiter über den Ausbau der vorhandenen Kanäle zu Großschiffahrtswegen, um den Verkehr vom Ausland direkt nach Berlin zu leiten. Daran anschließend fand eine Besichtigung der Bauarbeiten und des Hafens statt.

Das Becken wird auf eine Länge von 300 Metern ausgehoben und soll später eine Ausdehnung auf 480 Meter erhalten. Durch die Erweiterung erhält das Westhafengelände, das bisher 29,6 Hektar umfaßte, eine Ausdehnung auf 39,1 Hektar. Von dem Zuwachs entfallen 6,8 Hektar auf Land und 2,7 Hektar auf Wasserflächen. Das Becken erhält Kaimauern mit Geleisen, die an den bestehenden Hafenbahnhof Anschluß erhalten. Der Erweiterungsbau erhält ferner Wasseranschluß und Entwässerungsleitungen. Das neue Hafenbecken wird späterhin alle erforderlichen Umschlagseinrichtungen, wie Lagerhallen, Speicher und Krane erhalten. Die nutzbare Kailänge erhöht sich durch den Bau um rund 1200 Meter auf 3700 Meter, die Gesamtfläche der Freiladeplätze wird mit den späteren Lagerhallen und Speichern 86 000 Quadratmeter betragen, also einen Zuwachs von 40 000 Quadratmetern erhalten. Es werden im ganzen etwa 360 000 Kubikmeter Erde bewegt werden. Zu diesem Zweck sind die modernsten und leistungsfähigsten Maschinen angesetzt worden, so ein Löffelbagger von 2 Kubikmeter und 2 Greifer von je 0,75 Kubikmeter Fassungsvermögen. Endlich ein Schwimmbagger und mehrere kleinere Greifer. Die Kaimauern werden aus Beton mit vorderer Grabitverblendung bestehen. Besondere Schwierigkeiten wird der Bau einer 160 Meter langen Strecke im Nordkai am Spandauer Schiffahrtskanal bieten, weil der dortige Moorboden zunächst durch Einrammung von Holzpfählen befestigt werden muß.

Die Ausführung des Baues erfolgt durch die Stadt Berlin unter Oberleitung des Magistratsoberbaurats Sievers, in dessen Händen auch die Ausführung der früher fertiggestellten Teile des Westhafens lag. Die Kosten der Erweiterung trägt die Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G., an der die Stadt Berlin finanziell beteiligt ist.

Gründung des Saale-Kanal-Bauvereins. In der Handelskammer zu Halle wurde kürzlich unter zahlreicher Beteiligung von Führern der Industrie, Landwirtschaft, des Handels und Gewerbes, sowie der Kommunalverbände der Saale-Kanal-Bauverein gegründet.

In den Vorstand wurden Bankier Steckner als Vorsitzender und die Direktoren Leopold (M. d. R.) und Lingesleben als Stellvertreter gewählt. Es wurde eine Entschließung angenommen, die den Ausbau der Saale zum Groß-Schiffahrtsweg und den Anschluß Leipzigs an die kanalisierte Saale durch einen Verbindungskanal als unbedingt notwendiges Mittel zur wirtschaftlichen Entwicklung Mitteldeutschlands kennzeichnet. Die Reichsregierung und das Verkehrsministerium sowie die Regierungen der beteiligten Länder Preußen, Sachsen und Anhalt wurden dringend gebeten, die Pläne und Vorarbeiten so zu fördern, damit mit dem Bau nach Beschaffung der Mittel alsbald begonnen werden könne.

Der Weiterbau des Küstenkanals. Die oldenburgische Regierung hatte am 29. August die Mitglieder des oldenburgischen Landtages zu einer Besichtigung der Bauarbeiten am Hunte-Ems-Kanal eingeladen. Bei dieser Gelegenheit wurde von der Regierung mitgeteilt, daß es hauptsächlich durch die Unterstützung des Regierungspräsidenten von Osnabrück gelungen sei, von Preußen Recht und Mittel für die Fortführung des Kanals zur Ems zu erwirken. Von Preußen ist zunächst ein Betrag von 1 Million Goldmark zur Verfügung gestellt worden, die für die Anlage eines Meliorationskanals in der Linienführung des Küstenkanals bestimmt sind. Das Wasserstraßenamt in Meppen hat das Projekt neu bearbeitet und mit geringen Abweichungen die ursprünglich vorgesehene Linienführung für den Küstenkanal vorgeschlagen. Der Kanal soll auch auf preußischem Gebiet dieselben Abmessungen erhalten, wie der erweiterte Hunte-Emskanal, also eine Spiegelbreite von 27 Metern, eine Sohlenbreite von 16 Metern und eine Wassertiefe von 3—3,50 Metern. Mit den Arbeiten dürfte in nächster Zeit begonnen werden. Die Arbeiten an dem ersten Kanalstück von Oldenburg bis zur oldenburgischen Landesgrenze (29 km) schreiten befriedigend vorwärts. Das Mauerwerk der Schleuse bei Oldenburg ist reichlich zur Hälfte fertig, sodaß zu hoffen ist, daß die Mauerarbeiten an der Schleuse noch in diesem Jahre beendet werden. Drei feste eiserne Brücken sind bereits errichtet, einige weitere sind im Bau. Z. Zt. sind rund 1200 Arbeiter beim Kanalbau beschäftigt.

Pläne zum Ausbau des Ems-Jade-Kanals. Der Verkehr auf dem Ems-Jade-Kanal, der vor dem Kriege einen ziemlich beträchtlichen Umfang angenommen hatte und in stetiger Zunahme begriffen war, läßt mehr und mehr zu wünchen übrig. Eine der Ursachen dieser unerfreulichen Erscheinung wird in den übertrieben hohen Abgaben zu suchen sein. Die Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg ist deshalb dem Vernehmen nach bei dem Reichsverkehrsministerium dahin vorstellig geworden, die Schleusen- und Kanalgelder wieder auf die Sätze der Vorkriegszeit zu bringen. Eine solche Herabsetzung liegt u. a. auch im Interesse der Stromversorgung Ostfrieslands und des nördlichen Teils des Freistaats Altenburg durch die Ueberlandzentrale Wiesmoor, die fast ihren ganzen Güterverkehr, insbesondere den Kohlenbezug, über den Ems-Jade-Kanal bewerkstelligt und infolge der hohen Abgaben schwer belastet ist. Doch auch andere Umstände sind der Entwicklung des Schiffsverkehrs auf dem Ems-Jade-Kanal im Wege, z. B. der in der mittleren Haltung des Kanals in den Sommermonaten mitunter eintretende Wassermangel und vor allem die für den Schleppzugsverkehr ungenügenden Abmessungen der Schleusen. Schiffe, die den Ems-Jade-Kanal befahren wollen, dürfen z. Zt. nicht über 30 m lang sein; ihre Eintauchung darf höchstens 1,90 m betragen. Mit derart kleinen Fahrzeugen ist aber heutzutage eine rentable Fahrt auf weitere Strecken nicht möglich, weshalb ein Uebergang von Schiffen des Dortmund-Ems-Kanals auf den Ems-Jade-Kanal und umgekehrt fast nicht mehr vorkommt und die Frachten in Emden umgeladen werden müssen. Die Handels- und Schiffahrtskreise wünschen deshalb einen angemessenen Ausbau des Ems-Jade-Ka-

nals, der vor dem Kriege auch projektiert war, dem aber bisher nicht wieder näher getreten worden ist. Die Städte Emden, Aurich und Wilhelmshaven, sowie der preußische Staat als Eigentümer der vom Kanal durchquerten unabsehbaren Moordistrikte, haben das größte Interesse an diesem Ausbau, der nach sachverständiger Ansicht mit verhältnismäßig geringen Mitteln ausgeführt werden kann. Da der Kostenpunkt bei allen Unternehmungen im verarmten Deutschland die Hauptrolle spielt, wollen die maßgebenden Stellen im Reich und in Preußen, wie wir zuverläsig erfahren, in Verbindung mit der Behandlung anderer Kanalbauvorschläge jetzt auch an den alten Plan der Erweiterung des Ems-Jade-Kanals erneut herantreten.

Der Hansa-Kanal. Die Hansa-Kanal-Vereine haben ein wirtschaftliches Gutachten von den Sachverständigen Geheimrat Tincauzer und Regierungs- und Baurat Teubert ausarbeiten lassen, das alle Seiten dieses Kanalplans behandelt und demnächst wahrscheinlich veröffentlicht werden wird. Die Ergebnisse des Gutachtens gipfeln in der Feststellung, daß die Hansa-Kanallösung die beste Lösung einer Großverbindung zwischen der Ruhr und den Hansastädten ist, die alle Ansprüche an den Verkehr, an die voraussichtliche Verzinsung des Kapitals und die Befruchtung der gesamten Wirtschaft zu erfüllen geeignet ist. Es ist anzunehmen, daß die inzwischen ausgebaute Organisation des Hansa-Kanal-Vereins nachdrücklich in der Oeffentlichkeit ans Werk gehen wird, um den Plan zu fördern, wenn die wirtschaftliche Freiheit des Ruhrgebiets Wirklichkeit geworden ist. Die Stellung der Reichsregierung ist allerdings, wenn auch bisher sehr entgegenkommend, doch immerhin noch nicht festgelegt.

Erleichterungen für die Kleinschiffahrt im Kaiser-Wilhelm-Kanal. Mit dem 15. Juni 1924 sind für die Kleinschiffahrt bei Benutzung des Nord-Ostsee-Kanals mehrere bedeutsame Erleichterungen in Kraft getreten. Vom genannten Zeitpunkt ab werden bis auf weiteres auch Motorsegler von nicht mehr als 100 Registertonnen netto Raumgehalt von der Verpflichtung zur Annahme eines Kanallotsen befreit, deren Führer häufig den Kanal befahren, sich durch eine Prüfung über die Kenntnis des Kanals und seiner Einrichtungen und der für die Benutzung des Kanals erlassenen Vorschriften ausgewiesen haben und eine vom Reichskanalamt ausgestellte Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenpflicht besitzen. Diese Bescheinigung soll die genannten Motorsegler berechtigen, die Kanalstrecke bei Tag, das heißt also während der Zeit, wo die elektrische Streckenbeleuchtung ausgeschaltet ist, ohne Lotsen zu befahren. Die Befreiung vom Lotsenzwange gilt für diese Motorsegler also n u r für die Fahrt auf der Kanalstrecke, nicht für das Einlaufen in die Schleusen, wofür nach wie vor eine Lotsenpflicht besteht. Die von der Lotsenpflicht für die Befahrung der Kanalstrecke bei Tage befreiten Motorsegler sind nur zur Zahlung von 30 v. H. des für den Durchgangsverkehr vorgesehenen Lotsengeldes verpflichtet.

Die Segelerlaubnis im Nord-Oesee-Kanal wird vom 15. Juni d. J. ab ausschließlich nur Segelfahrzeugen ohne Hilfsmotor von der Kanalverwaltung erteilt.

Das Reichskanalamt hat ferner die Schleppschiffahrts-Bestimmungen geändert und angeordnet, daß ab 15. Juni dieses Jahres in die regelmäßig oder nach Bedarf im Kanal verkehrenden, von Dampfern der Kanalverwaltung geführten Schleppzüge nur Segelschiffe oder Motorsegler eingereiht werden, welche nach dem alleinigen Urteil der Kanalverwaltung einen nachgewiesenen und wesentlichen Motorschaden haben, sofern in beiden Fällen die Fahrzeuge nicht größer als 180 Registertonnen netto sind, keinen größeren Tiefgang als 3,10 Meter besitzen und nach dem Urteil der Eingangshafenbehörde wegen ihrer für die Fahrt im Kanal ungenügenden Manövrierfähigkeit nicht für sich allein geschleppt werden müssen. (W. Neitzel, Kiel-Wik.)

Das Kachletbauwerk bei Passau. Der Deutschen Allgemeinen Zeitung entnehmen wir folgende interessante Darstellung einer innerhalb von 3 Tagen durchgeführten Brückenauswechslung am Kachletbau, die einen weiteren und wichtigen Bauabschnitt im Gesamtprogramm der Arbeiten für die Kachletstufe und damit für die Durchführung des Main-Donau-Kanals bedeutet:

Am Kachletbau der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft zwischen Deggendorf und Passau wurde in den letzten Tagen eine sehr interessante Arbeit durchgeführt. Der Unterkanal der großen Schiffahrtsschleuse kommt unter den linken Seitenteil der Eisenbahnbrücke zu liegen, auf der die Linie Passau—Freyung die Donau übersetzt. Um die nötige Breite für den Schleusenunterkanal zu gewinnen, mußte das linke Endfeld dieser Brücke, das eine Spannweite von 36 Meter besitzt, entfernt, das linke Widerlager abgetragen und ein neues Brückenfeld von 74,4 Meter Spannweite sowie ein neues Widerlager eingebaut werden. Durch den Umbau war eine Verkehrsunterbrechung der Eisenbahn bedingt.

Die neue Brückenkonstruktion, die bei einer Spannweite von 74,4 Meter ein Eisengewicht von 400 Tonnen besitzt, war auf einem großen, 16 Meter hohen Holzgerüst neben der alten Brücke stromabwärts montiert. Zur Aufnahme des zu entfernenden Brückenfeldes von 36 Meter Spannweite war stromaufwärts längs der Bahn ebenfalls ein hohes Holzgerüst vorbereitet. Das neue Widerlager war schon im Frühjahr in dem ziemlich hohen Eisenbahndamm im Schachtbau ohne Verkehrsunterbrechung hergestellt worden.

Nachdem so alle Vorbereitungen getroffen waren, konnte am 28. Juni, abends 8 Uhr, nach der Durchfahrt des letzten Personenzuges mit der eigentlichen Brückenauswechslung begonnen werden. Die alte Brückenkonstruktion, die ein Gewicht von 60 t hat, wurde auf zwei verschiebbare Wagen gesetzt, die Auflager gelöst und mittels Winden die Konstruktion ausgefahren, Bereits eine Stunde, nachdem der letzte Personenzug übergefahren, war die alte Brückenkonstruktion ausgefahren. Gleichzeitig damit begann das Abtragen des Dammstückes zwischen dem neuen und alten Widerlager und die Wegsprengung des letzteren. Diese Arbeiten wurden in ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb in der Zeit vom 28. 6. abends 8 Uhr bis 1. 7. abends durchgeführt, so daß am 2. Juli früh 3 Uhr alles so weit war, um die neue große Brücke einschieben zu können. Zu diesem Zweck wurde die neue Brücke auf zwei schwere eiserne verschiebbare Wagen abgelassen und auf vorbereiteten Verschubbahnen von einem Montagegerüst in die endgültige Lage verfahren. Die Verschiebung ging in einem Zeitraum von 34 Minuten glatt von statten. Nachdem die Brücke genau eingerichtet und die Geleise an beiden Enden wieder angeschlossen waren, wurde die übliche Probebelastung vorgenommen, und am Nachmittag ging bereits wieder der Bahnverkehr über die Brücke.

Während ursprünglich mit einer Zeitdauer von 14 Tagen für die Verkehrsunterbrechung durch die Brückenauswechslung gerechnet war, gelang es durch sorgfältige und bis ins kleinste durchdachte Vorarbeiten die gesamte Auswechslung in 3½ Tagen durchzuführen. Die Arbeiten wurden unter Leitung des Vorstandes der Bauleitung für die Kachletstufe, Regierungsbaurats Hetzel, durch die M. A. N. (Eisenkonstruktion und Montage) und die Baye-

rische Bauindustrie A.-G. München (Erd- und Sprengarbeiten) ausgeführt. Die Eisenbahnverwaltung hatte die Durchführung der Arbeiten in dankenswerter Weise unterstützt.

Das Problem der Donauversickerung. Bei Immendingen versickert in dem zerklüfteten Gestein das Donauwasser und bringt damit für die anliegenden Orte und Triebwerke an der Donau gesundheitschädliche und wirtschaftliche Nachteile mit sich, deren Behebung schon des öfteren Anlaß zu technischen Studien gewesen ist. Nun hat ein Ingenieur Bader in Ulm ein Projekt zur technisch-praktischen Lösung des Problems der Donauversickerung ausgearbeitet, das der unterschiedlichen Rechtslage zwischen den badischen und württembergischen Anliegern Rechnung zu tragen geeignet ist und sich folgender Mittel bedient: Die Aachwerksbesitzer sollen von dem ihnen im Ueberfluß zufließenden Donauwasser gegen anderweitige Entschädigung 1000 bis 2000 Sekundenliter Wasser abgeben, die dann dem leeren Donaubett zugeführt werden und damit den ununterbrochenen Donaulauf ständig erhalten. Das Projekt will also das Donauwasser, das im Innern des zerklüfteten Juragesteins völlig ungenützt 170 Meter hoch herunterfällt, fassen, davon 1000 bis 2000 Sekundenliter ins Donaubett leiten, andererseits 4000 bis 6000 Sekundenliter in drei Gefällstufen zur Erzeugung von elektrischem Strom heranziehen, die im Aachtopf ausmünden. Dadurch würden rund 6000 bis 7500 Pferdestärken völlig neu gewonnen. Durch die oberirdische Zuführung zum Aachtopf würde für die durch die Fassung an der Versinkung zurückgehaltene Wassermenge Ausgleich in natura stattfinden. Für den Abmangel beim Aachlauf, der durch die für den ununterbrochenen Donaulauf in deren Mutterbett erhaltenen Wassermenge entsteht, würde durch Aufspeicherung bei Nacht und Zusatz bei Tag zu dem Betriebswasser Ersatz und Ausgleich geschaffen. Die Aachwerksbesitzer würden an ihren ausgebauten Kraftwerken von zusammen 2000 Pferdestärken nichts verlieren, da die in der Donau geholten 1000 bis 2000 Sekundenliter durch die Wassermassen in den Speicherbecken tagsüber ausgeglichen werden könnten. Die Donauanlieger würden das ganze Jahr über 1000 bis 2000 Sekundenliter mehr zur Verfügung haben. Gleichzeitig würde für die Anlieger unterhalb der Versickerungsstelle die Unterhaltung des ununterbrochenen Donaulaufes gesundheitliche und wirtschaftliche Vorteile von großer Bedeutung haben. Volkswirtschaftlich würden im allgemeinen außerdem noch 6000 bis 7500 Pferdestärken aus dem jetzt ungenützt versinkenden Wasser gewonnen werden so daß sich dadurch alle Ausgaben bezahlt machen würden. (Die Rheinquellen. Nr. 5 S. 118.)

Eröffnung des städtischen Mainhafens Hanau. Die Eröffnungsfeier für den neuerbauten städtischen Mainhafen wird gemäß Beschluß des Stadtmagistrates Hanau am 25. Oktober d. Js. stattfinden. Es ist bei dieser Gelegenheit eine Reihe von Feierlichkeiten geplant. Unter anderem wird in der staatlichen Zeichenakademie eine Ausstellung der Erzeugnisse der Hanauer Edelmetallindustrie vorgeführt werden. Eine Festschrift wird in reich illustrierten Aufsätzen die wirtschaftliche Bedeutung des Mainhafens, ferner die öffentliche und Privatwirtschaft, die städtischen Werke und die einzelnen Industrien, Handwerk, Gewerbezweige usw. zur Darstellung bringen.

Vom Rhein-Schelde-Kanal. Wie die „Frankfurter Zeitung“ zu berichten weiß, hat nach Mitteilungen des belgischen Unterstaatssekretärs für Wasserstraßenverkehr, Gevaert, die belgische Regierung bei dem im Versailler Vertrag vorgesehenen Bau des Rhein-Schelde-Kanals auf die Ausführung des Kanalprojektes Antwerpen-Roermond-Ruhrort wegen der zu hohen Kosten verzichtet. Nach den belgischen Regierungsplänen würde die Schelde-Rhein-Verbindung durch einen Kanal von Antwerpen nach Mördik hergestellt werden.

Die Wasserstraßenfrage in der Tschechoslowakei. Am Freitag, den 29. August. fand in Bratislava der von der Handels- und Gewerbekammer Bratislava unter Mitwirkung der Wasserstraßenvereine in Böhmen, Mähren und Schlesien einberufene Wasserstraßen-Kongreß statt. Der Kongreß, an dem auch Vertreter des Handels- und Eisenbahnministeriums teilnahmen, wurde durch den Abgeordneten Kornel Svoboda eröffnet. Hierauf sprach Professor Smrcek über die Bedeutung der Wasserstraßen für die tschechoslowakische Republik mit besonderer Berücksichtigung des Elbe-Oder-Donau-Kanalprojektes. Im Anschluß daran beleuchtete Inspektor Zulkowski den gegenwärtigen Stand der Wasserstraßenfrage in der Tschechoslowakei, während Dr. Hoppe über den Entwurf der tschechoslowakischen Hafengesetze mit besonderer Berücksichtigung des Hafens von Bratislava referierte. Direktor Buchta schloß die Reihe der Referate mit einem Vortrage über die nautischen und kommerziellen Fragen der Donauschiffahrt. Eine Resolution, in der die Novellierung des Gesetzes über die Anlage von Wasserstraßen und über die Durchführung der Flußregulierungen gefordert wird und in der die beschleunigte Fortsetzung der Moldauregulierung oberhalb von Prag und der Regulierung der Elbe bis nach Pardubice verlangt wird, wurde vom Kongreß einstimmig angenommen. Die Resolution betont, daß mit der Regulierung der unteren March und mit dem Bau des Kanals von Devin aufwärts mit einem Zweigkanal nach Brünn sobald als möglich begonnen werden muß, und zwar womöglich gleichzeitig mit dem Bau des Kanals Mährisch-Ostrau-Kozli. Die Errichtung eines großen Hafens in Bratislava wird als eine der wichtigsten Arbeiten zur Hebung der tschechoslowakischen Donaufrachtbeförderung betrachtet. Zum Schlusse stellt die Resolution die Forderung auf, die Schiffbarmachung des Wagflusses, die Ausnützung der Wasserkraft desselben und die Errichtung eines Schiffskanals zwischen Bratislawa und Komarno sobald als möglich in die Wege zu leiten.

Pläne zur Verbesserung des Rheinfahrwassers in Holland. Im „Verein zur Förderung der Schiffbarkeit von Rhein und Lek“ kennzeichnete der holländische Wasserbaumeister a. D. Dr. Lely die Verbesserungen, die auf diesen Wasserstraßen vorgenommen worden sind. Die „Deutsche Wochenzeitung für die Niederlande“ berichtet darüber: „Vor dreißig Jahren legte er, als Minister, den holländischen Kammern einen von diesen gebilligten Gesetzentwurf vor, dem die Verbesserungen zu Grunde lagen. Es handelte sich in erster Linie darum, die im Jahre 1850 verlangte Tiefe der Fahrrinne von 2,7 m zu Plan bezweckt in der Hauptsache, durch Einengung des Waalbettes möglich war. Dieses wurde denn auch von 310 auf 260 m Breite gebracht, wodurch eine Tiefe von 3,6 m erzielt wurde. Durch Einengung des Niederrheins bis auf 130 m erzielte man eine Tiefe von 2½ m. Der neue Plan bezweckte in der Hauptsache, durch Einengung eine größere Tiefe der Flüsse zu erreichen. Den Pannerdenschen Kanal, der jetzt 170 m breit ist, will man auf 140 m bringen, den Niederrhein von 130 m auf 100 m. Man erwartet davon eine Tiefe von ungefähr 3 m bei normalem Wasserstand. Von weit größerer Bedeutung ist die Wassermenge, die der Fluß dadurch erhält. Die von altersher bekannte Verteilung des Wassers des ungeteilten

Rheins verhielt sich wie folgt: von den 9 Teilen des Rheinwassers sollte der Waal 6 empfangen, von den übrigen 3 Teilen der Niederrhein 2 und die Yssel 1. In Wirklichkeit war dies aber nur bei hohem Wasserstand der Fall. In den jüngsten Jahren war die Verteilung ungünstiger für Rhein und Lek, woraus die Waal Nutzen zog. Es steht so ziemlich fest, daß der Waal 6½, der Niederrhein 1.7 und die Yssel 0,9 empfingen. Die Waalverbreiterung war die Ursache, daß dieser Fluß mehr Wasser bezog. Mit Ziffern bewies der Redner, daß die Rheinfahrt ungefähr das Doppelte von der Ysselfahrt beträgt. Ein Vorteil gegenüber einem neuen Amsterdamer Rheinfahrtskanal bleibt dem Rhein und Lek stets gesichert, indem auf diesen Flüssen keine Schleusen bestehen. Die Schiffe werden voraussichtlich diese Wasserwege auch dann wählen, falls dieser Kanal zustande kommen sollte. Die großen Schiffe benutzen Rhein und Lek verhältnismäßig selten. Es ist dies eine Erscheinung, die nicht allein bei der Rheinfahrt, sondern auch bei der Seefahrt zutage tritt. Bei der Maaskanalisierung trägt man dem Umstand Rechnung, daß Kohlenschiffe von 2000 t bis zum Kohlengebiet fahren können, auf den Kanälen rechnet man mit Schiffen von 1000 t. Rhein und Lek können zu Flüssen für die Schiffahrt im allgemeinen ausgestaltet werden. Der Kostenanschlag für diese Arbeiten ist nicht bekannt. Die Verbesserung im Jahre 1889 kostete 5 Millionen Gulden; die des Waal, zwischen 1908 und 1909 7 Millionen, die Einengung der Yssel 3½ Millionen. Unter Zugrundelegung dieser Ausgaben würden die Verbesserungen von Rhein und Lek auf 6 bis 8 Millionen zu stehen kommen. Nach Redners Meinung müssen diese unbedingt vorgenommen werden."

Bundessubvention für den Basler Rheinhafen. Wir lesen in den „Rheinquellen" Nr. 6/1924: Von Juni 1918 wurde durch Bundesbeschluß dem Kanton Basel-Stadt für den Bau des Rheinhafens in Kleinhüningen unter der Bedingung der Erstellung der Dreirosenbrücke als neue Verbindungsbahn ein Bundesbeitrag von total Fr. 5 400 000 zugesichert. Der Kanton nahm indessen diesen Beschluß nicht an, begann aber gleichwohl mit dem Bau des Hafens und der Verbindungsbahn nach dem Badischen Bahnhof statt über die vorgesehene neu zu erbauende Dreirosenbrücke. Die Verhandlungen zogen sich seither in die Länge, so daß inzwischen die Anlagen fertig erstellt und dem Verkehr übergeben werden konnten. Die Ausführung der Bauten kam wesentlich billiger zu stehen, als sie nach dem ersten Projekt möglich gewesen wäre. Nun unterbreitet der Bundesrat dem Parlament einen neuen Bundesbeschluß betr. die Bundesunterstützung für die Erstellung eines Rheinhafens bei Kleinhüningen durch den Kanton Basel-Stadt, der unter Aufhebung des früheren Beschlusses vorsieht, daß die Unterstützung erfolgt für den Bau eines Rheinhafens am rechten Rheinufer zwischen der Mündung der Wiese und der Landesgrenze bei Kleinhüningen, bestehend aus einem Schutz- und Wendebassin mit Verladekai. Der Unterhalt der Hafenanlagen ist vom Kanton Basel-Stadt auf seine Kosten zu besorgen und vom Bundesrat zu überwachen. Der Bund leistet dem Kanton Basel-Stadt für den Bau des Rheinhafens einen Beitrag von 50 Prozent, für den Landerwerb von 1.140.681 Franken und für die Hafenbauten von 7 043 065 Franken. Das gibt einen Bundesbeitrag von rund 4 092 000 Franken. Die Auszahlung dieses Beitrages erfolgt in drei Raten, von je 1,5 Millionen in den Jahren 1925 und 1926 und von Fr. 1 354 500 als Rest im Jahre 1927. Sollte der Kanton Basel-Stadt die Hafenunternehmung liquidieren, so wird der gesamte Bundesbeitrag von 4 092 000 Fr. dem Bund im vollen Betrage oder, wenn der Wert des Hafens und dessen Anlagen geringer ist, nur zum Teil oder im Verhältnis vergütet. Dem Kanton Basel-Stadt wird eine Frist von sechs Monaten für die Annahmeerklärung dieses neuen Beschlusses gewährt. Die Vorlage geht an die Bundesversammlung.

Schiffbau in der Schweiz. Am 16. August lief auf der Schiffswerft Buss A.-G. in Augst der neunte daselbst gebaute Rheinkahn tadellos vom Stapel. Sein Name ist „Rabiusa", in einigen Wochen wird das Schwesterschiff „Tamina" ablaufen. Beide Schiffe sind wie die bisher gebauten Kähne nach den Plänen der Schiffswerft Augst entstanden. Die beiden letzten haben jedoch eine ganz speziell dem flachen Wasser angepaßte Form. Durch Schleppversuche in der Wiener Schiffbautechnischen Versuchsanstalt wurde der Schiffswiderstand bei 2.5 m Wassertiefe um 3 % und bei 2,0 m Wassertiefe um 8 % geringer festgestellt, wie bei den Kähnen mit der gewöhnlichen Form, trotzdem bei dieser neuen Form mit Ausnahme der Kimmrundungsplatten im Vor- und Hinterschiff keine Platte der Außenhaut doppelt gekrümmte Fällchen hat. Bei dieser Bauart kann wesentlich an Arbeitslöhnen gespart werden, und Reparaturen am Vor- und Hinterschiff bei Havarien werden sich billiger stellen. Die vor „Rabiusa" gebauten Kähne „Ergolz", „Birs", „Wiese", „Sisseln", „Limmat", „Glatt", „Töss" und „Linth" sind 64 m lang, 9 m breit, 2,0 m hoch und tragen bei voller Ausnützung des Tiefganges 815 Tonnen. „Rabiusa" hat eine Länge von 66 m zwischen den Loten und 67,8 m über alles, eine Breite von 9,0 m und eine Seitenhöhe von 2.1 m und wird bei vollem Tiefgang 870 Tonnen tragen. Eine weitere Neuerung ist das Balanceruder, um die Arbeit am Steuerrad im starken Strom bei voller Ladung zu erleichtern, bei weiteren Neubauten wird jedenfalls noch ein Flettnerruder zur Anwendung kommen, welches die Arbeit des Steuermannes auf ein Minimum reduziert. Die Schiffswerft wird sich in Zukunft auch mit dem Bau von Dieselmotorschiffen befassen, wozu schon fertige Projekte vorliegen; die Werft hat ferner als Neuheit das zum Aufmontieren fertige Gerippe aus Blech und Winkeleisen eines Kiestransportschiffes mit Holzbeplankung für den Zürichsee abgeliefert. Das Fahrzeug, welches mit Motor ausgerüstet wird, hat 26 m Länge, 6,30 m Breite und 2,2 m Höhe und wird ca. 170 Tonnen tragen. Wie wohl bekannt, hat die Werft vor 2 Jahren auch den Turbinen-Radschleppdampfer „Zürich" nach den Plänen von Escher, Wyss & Cie. in Zürich erbaut.

Bücherschau.

Hubert Engels Handbuch des Wasserbaues für das Studium und die Praxis. Zwei Bände mit 1736 Abbildungen im Text. Dritte vollständig neubearbeitete Auflage. Verlag von Wilhelm Engelmann in Leipzig 1923. Das verdienstvolle Werk des Verfassers, in welchem er bereits 1914 sowohl die wissenschaftlichen Grundlagen des Wasserbaues, als auch die praktischen Ausführungen auf allen wasserbaulichen Gebieten in übersichtlicher und erschöpfender Weise einheitlich zusammengefaßt hat, ist nunmehr in dritter Auflage erschienen. Ist auch die Stoffgliederung die alte geblieben, so hat das Werk doch dadurch eine wesentliche Erweiterung erfahren, daß entsprechend der in neuester Zeit vermehrten Bedeutung der Wasserkraftnutzung die Wehre, Talsperren und Kraftwerke je in einem besonderen Teil behandelt sind. Das Werk weist nunmehr 12 gegen 10 Teile auf, in denen Veraltetes vielfach ausgeschieden und Neues aufgenommen ist. In den 12 Teilen des inhaltreichen Werkes, das seines Umfanges wegen in 2 Bände geteilt werden mußte, wird der gesamte Wasserbau behandelt. Nur die Sondergebiete der Wasserversorgung und Stadtentwässerung sowie der Wasserreinigung sind nicht mit aufgenommen, auch ist der Kampf mit dem Wasser, der bei der Gründung von Bauwerken zu bestehen ist, als nicht zum eigentlichen Wasserbau gehörig betrachtet.

Was den Inhalt betrifft, so behandelt das Buch in seinem ersten Teil das Vorkommen und die Bewegungen des Wassers im allgemeinen, der zweite Teil, als „Gewässerkunde" bezeichnet, bezieht sich sowohl auf die fließenden und stehenden Gewässer des Binnenlandes, als auch auf das Meer. Im dritten Teil wird der gesamte Flußbau sehr eingehend, und zwar unter Berücksichtigung der neuesten Experimentalforschung behandelt. Dann folgen im vierten bis sechsten Teil die Wehre, Talsperren und Wasserkraftanlagen, wobei auch die neueren Systeme beweglicher Wehre besonders erörtert und ge-

würdigt werden. Bei den Talsperren konnten die neuesten Ausführungen in aufgelöster Eisenbetonbauweise noch nicht berücksichtigt werden. Nachdem im siebenten und achten Teil der Uferschutz- und Deichbau in übersichtlicher Weise behandelt sind, gelangt der Verfasser im neunten Teil zur See- und Binnenschiffahrt, mit deren Betrieb der Wasserbauer im allgemeinen vertraut sein muß. Im zehnten Teil werden die Schiffsschleusen in allen Einzelheiten besprochen, auch die ausgeführten Schiffshebewerke sowie die neuesten Projekte für solche erläutert und bewertet. Der elfte Teil behandelt die Kanalisierung der Flüsse und den Bau von Schiffahrtskanälen und bietet damit sehr wertvolle wissenschaftliche und praktische Unterlagen und Winke für den weiteren Ausbau unseres Wasserstraßennetzes. Der letzte Teil des Werkes ist den Häfen gewidmet. In knapper und doch erschöpfender Weise werden die See- und Binnenhäfen in ihrer verschiedenen Ausgestaltung und in allen Einzelheiten beschrieben, und dieser Teil dürfte nicht bloß für den Wasserbauer, sondern auch für weitere Kreise von hervorragendem Interesse sein.

Kurze Hinweise auf die einschlägige Literatur am Ende eines jeden Teiles machen es dem Leser leicht, sich noch eingehender mit den Einzelheiten des behandelten Stoffes zu befassen. Angenehm empfindet man die klare und bestimmte Ausdrucksweise und die Reinheit der Sprache. Bequem für den Gebrauch ist es, daß das Buch nicht mit Beilagen und Tafeln belastet ist, sondern daß die zahlreichen Abbildungen in den Text aufgenommen sind, wobei die schematischen Skizzen vielleicht noch eine gewisse Verkleinerung vertragen hätten.

Was der Altmeister Gotthilf Hagen im vorigen Jahrhundert mit seinem „Handbuch der Wasserbaukunst“ dem preußischen Baubeamten geboten hat, das bietet jetzt Hubert Engels mit seinem „Handbuch des Wasserbaues“ auf vertiefter wissenschaftlicher Grundlage und mit Verwertung der neuesten Erfahrungen allen deutschen Bauingenieuren, die mit dem Element des Wassers zu kämpfen oder es zu nutzen haben. — Nicht unerwähnt bleibe schließlich, daß der Verlag durch gediegene Ausstattung und handliche Form dem inhaltreichen Buch in seiner dritten Auflage auch äußerlich ein passendes Gewand verliehen hat. Ctg.

Die Arbeitszeitfrage in Deutschland. Als Heft 8 der Schriften der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (zu beziehen durch die Pressestelle der Vereinigung, Preis 3,50 Mk.) erscheint soeben eine Denkschrift der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände über das obige Thema. Die Denkschrift entwickelt in interessanten eingehenden Darlegungen das Arbeitszeitproblem der Nachkriegszeit, ausgehend von den Verhandlungen der internationalen Arbeitskonferenz in Genf. Nach einer eingehenden Begründung der Notwendigkeit einer höheren Arbeitsleistung infolge der veränderten deutschen Wirtschaftsbasis wird die Verbindung mit dem Reparationsproblem behandelt und in einem 2. Teil geprüft, unter welchen Voraussetzungen eine Produktionssteigerung erreicht werden kann. Die zurzeit geltende deutsche Arbeitszeitverordnung wird hierbei einer Kritik unterzogen und die praktische Entwicklung der Arbeitszeitregelung seit dem Herbst 1923 dargelegt. Der Schlußabschnitt behandelt die Stellungnahme der Gewerkschaften zu dem Arbeitszeitproblem. Ein reichhaltiges statistisches Material über die Arbeitszeit im In- und Ausland und ihre Wirkungen sowie ein Abdruck des Washingtoner Uebereinkommens vervollständigen die Denkschrift, die wir unseren Lesern zum Studium empfehlen können.

Aufgaben und Tätigkeit des Reichsverbandes der deutschen Industrie. Von Dr. J. Herle, Geschäftsführer des Reichsverbandes der deutschen Industrie. Uns liegt in Form eines Hefts ein Bericht des Geschäftsführers des Reichsverbandes der deutschen Industrie, Herrn Dr. Herle, über die Aufgaben und Tätigkeit des Reichsverbandes vor, der auf der Geschäftsführerkonferenz des Reichsverbandes am 18. Juli in Würzburg erstattet wurde. Der Bericht bezweckt, weiteren Kreisen Aufschluß über den umfangreichen Tätigkeitsbereich des Reichsverbandes zu geben und zusammenfassend einmal die vielseitigen Aufgaben darzulegen, deren Lösung sich der Reichsverband zum Ziel setzt. Der sehr instruktive Bericht kann in einer beliebigen Anzahl von Exemplaren zum Preise von 1 Goldmark für das Stück bezogen werden. Wir bitten, Bestellungen bei der „Rhein“ Verlags G. m. b. H., Duisburg, aufzugeben.

Grundlagen und Kritik des Reparations-Gutachtens. (I. Sachverständigen-Bericht.) Diese über den I. Sachverständigen-Bericht von Herrn Konsul Dr. Respondeck, Mitglied der Geschäftsführung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, herausgegebene Schrift will keineswegs, wie schon aus der Einleitung hervorgeht, das für unser nationales Dasein so entscheidungsvolle Sachverständigen-Gutachten befürworten. Vielmehr ist es ihre Aufgabe, über die grundlegenden Bestimmungen des Berichtes, die noch immer nicht in ihrem vollen Ausmaße bekannt sind, in sachlicher Weise und frei von einer politischen Einstellung Aufschluß geben. Die Herausgabe der Schrift machte sich im besonderen noch dadurch notwendig, als von rein politischer Seite eine vielfach unsachliche Kritik an dem Gutachten und darüber hinaus auch an der Stellungnahme des Reichsverbandes der Deutschen Industrie hierzu geübt wurde und wird. Bestellungen sind an die Geschäftsstelle des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Berlin W. 10, Königin-Augustastraße 28, zu richten, die den Versand umgehend vornimmt. Der Preis der einzelnen Hefte beläuft sich auf 2 Goldmark bei einem Bezuge von 1—10 Stück, 1,75 Goldmark bei 11—20 Stück, 1,50 Goldmark bei 21—50 Stück, 1 Goldmark bei über 50 Stück.

Das Kartellaufsichtsgesetz. (Verordnung gegen Mißbrauch wirtschaftlicher Machtstellungen vom 2. November 1923.) Erläutert von **Dr. Heinrich Friedländer,** Rechtsanwalt in Charlottenburg. 286 S. Preis in Halbleinen geb. 6.— Goldmark. — 1924 — **Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin C 2.**

Unter den Verordnungen wirtschaftlich-politischer Natur der letzten Zeit steht das Kartellaufsichtsgesetz an überragender Bedeutung und an bedeutsamen Folgen für wohl alle wirtschaftlichen Kreise in vorderster Reihe. Das Gesetz enthält eine Reihe einschneidender Maßregeln (Nichtigkeitserklärung von Kartellen, Recht der Kündigung aus wichtigem Grunde, Genehmigungspflicht von Sperren, Rücktrittsrecht von Geschäftsbedingungen und Preisfestsetzung bei Gefährdung des Gemeinwohls). Die Fassung des Gesetzes, dem eine Begründung nicht beigegeben ist, gibt zu erheblichen Zweifeln Anlaß, deren Klärung für die Mitglieder von vielen Organisationen geradezu zur Existenzfrage werden kann. **Der vorliegende Kommentar gibt nach einer umfassenden Einleitung über das Problem der Kartellaufsicht und die bisher in anderen Ländern versuchten Lösungen eingehende Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen unter besonderer Berücksichtigung der bisherigen Rechtsprechung des Kartellgerichts.**

Bestellungen erbittet die

„Rhein“-Verlagsgesellschaft m. b. H. Duisburg, Haus Rhein.

Firmennachrichten.

Hafen- und Lagerhaus-Aktien-Gesellschaft, Aken a. d. Elbe. Dem Geschäftsbericht der Hafen- und Lagerhaus-Aktien-Gesellschaft, Aken a. d. Elbe, entnehmen wir folgendes: Die Schiffahrt hatte im Jahre 1923 eine lange Betriebsdauer, da sie erst am 24. Dezember durch andauernden strengen Frost zur Einstellung gezwungen wurde. Während man in der Vorkriegszeit eine Winterruhe von 1—2 Monaten um diese Zeit gern sah, drängt heute alles nach Beschäftigung, nachdem die beschäftigungslose Zeit überwiegt. Das Geschäft war quantitativ leidlich, da durch die Ruhrbesetzung die Elbe mehr beschäftigt wurde. Finanziell ist der Erfolg aber unbefriedigend. Die von Woche zu Woche, ja von Tag zu Tag eingetretene Entwertung der Mark ließ den immerhin ansehnlichen Gewinn auf ein nichts zusammenschrumpfen. Erst von Mitte Oktober ab konnte mit wertbeständigen Einnahmen gerechnet werden. Das Lagergeschäft hat sich auf der Mitte gehalten, und es scheint, daß sich auch 1924 Nachfrage nach Lagerraum, ganz speziell für Getreide, zeigen wird. Die Aussichten 1924 sind derzeit noch nicht zu beurteilen. Alles kommt darauf an, in welchem Verhältnis die direkten Bahnfrachten zu den Wasserfrachten stehen werden. Große Besorgnisse bestehen wegen Einführung neuer Seehafen-Ausnahmetarife, die der Schiffahrt und uns einen weiteren Stoß versetzen werden. An der Schiffahrt nagen noch die billigen Staffeltarife auf weite Entfernungen, die den Fernverkehr begünstigen, und die sehr teueren Tarife im Lokalverkehr, die den kombinierten Verkehr, Wasser und Bahn, ungünstig beeinflussen. Aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergab sich bei einem Aktivposten von rund 89 000 Billionen Papiermark ein Ueberschuß von 47 563 Billionen Papiermark.

Hamburger Elbe-Schiffswerft Akt.-Ges. in Hamburg. Die geschlossene Majorität, welche sich bisher im Besitz der Rheinischen Handelsgesellschaft m. b. H. in Düsseldorf (Hanau-Konzern) befand, ist in den Besitz des Bankhauses A. Falkenburger & Co. übergegangen. Es ist beabsichtigt, die Werft, welche bisher Schiffe bis zu 5000 Tonnen herstellt und gut beschäftigt ist, auszubauen und auf dem gleichen Grund und Boden unter Anlehnung an eine großindustrielle Gruppe eine Abwrackwerft zu errichten, die zu gleicher Zeit mehrere Dampfer abwracken kann. Die Abteilung Waggonbau soll erheblich vergrößert werden. (Berl. Tageblatt v. 2. Sept. 1924.)

Rhenus, Transportgesellschaft m. b. H., Elberfeld. Die Rheinisch-Westfälische Gesellschaft für internationale Transporte in Elberfeld, Steinstraße 24, ist in Liquidation getreten. An ihrer Stelle ist die Rhenus Transportgesellschaft m. b. H. mit dem Sitz in Elberfeld

und Niederlassungen in Cronenberg, Hagen, Hohenlimburg, Mettmann, Ohligs, Remscheid, Ronsdorf, Velbert gegründet worden. Die Firma übernimmt an den genannten Plätzen die Geschäfte sowie die Büros und die Verladehallen der früheren Firma unter Ausschluß der sonstigen Aktiven und Passiven. Der Sitz des Stammhauses ist in Frankfurt a. M. Die von der Vorgängerin unterhaltenen Spezialverkehre zu Wasser und zu Lande werden ausgebaut; ganz besondere Aufmerksamkeit wird dem Verkehr auf dem Rhein gewidmet werden. Die Vorteile, welche das Stammhaus in bezug auf den eigenen Eilgüterdampferdienst auf dem Rhein und Main bietet, werden ganz besonders nutzbar gemacht. Die Firma steht zu dem badischen Rheinschiffahrts-Konzern in nahen Beziehungen, sie ist außerdem Vertreterin des Rheinseedienstes der Hamburg-Amerika-Linie zwischen Hamburg und dem Rhein. Weiterhin werden Transporte nach der Levante und nach Spanien auf dem Wasserwege über Rotterdam übernommen. In Rotterdam ist die Gesellschaft vertreten durch die N. V. Standaard Transport Maatschappij, in Antwerpen durch die „Scaldia" Soc. Anon. de Transport et d'Expedition. Zu Geschäftsführern wurden bestellt die Herren: Direktor Dr. Robert Weber, Direktor Ludwig Böhm, Direktor Alexander Reinhard und Direktor Ernst Wiegand.

Westfälische Transport-A.-G. in Dortmund. Die Generalversammlung genehmigte den Jahresabschluß für 1923, wonach der Gewinn von 19 000 Goldmark auf neue Rechnung vorgetragen wird. Auf Anfrage eines Aktionärs, ob infolge der veränderten Verhältnisse die in der letzten Generalversammlung beschlossene Kapitalerhöhung durchgeführt werden würde, erklärte die Verwaltung, daß dem Generalversammlungsbeschluß stattgegeben werden müsse, worauf der Aktionär erwiderte, daß dann von der Minderheit ein Antrag auf Ungültigkeit der Erklärung der nächsten Generalversammlung unterbreitet werden würde. Die ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder wurden wiedergewählt, für den durch Tod ausgeschiedenen Geheimrat Beukenberg wurde eine Ersatzwahl nicht vorgenommen. — Dem Jahresbericht entnehmen wir, daß der Verkehr Dortmund-Herne-Emden durch die Ruhrbesetzung unterbunden wurde. Die im unbesetzten Gebiet und auf dem Rhein befindlichen Fahrzeuge konnten teilweise, wenn auch wenig lohnend, beschäftigt werden. Mitte Juni wurde der Erzverkehr in beschränktem Umfange und unter erschwerenden Umständen wieder aufgenommen. Der Schiffspark der Gesellschaft besteht zurzeit aus 22 Schleppern, 4 Güterschiffen, 6 Motorbooten, 112 Schleppkähnen und 2 Verkehrsschiffen.

Der Badische Rheinschiffahrtskonzern 1923. Die Rheinschiffahrts-A.-G. vorm. Fendel und die Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim, berichten, nachdem die Generalversammlungen am 26. Juli die Abschlüsse bereits genehmigt haben, übereinstimmend, daß infolge der bekannten Verhältnisse auf dem Rhein im Jahre 1923 die Rheinschiffahrt vom Januar bis Jahresende unterbunden war und der Betrieb des Konzerns vollständig ruhte. Die Lage der Rheinschiffahrt könne im allgemeinen nicht günstig beurteilt werden. Mit den größten Sorgen verfolge die Schiffahrt die Tarifmaßnahmen der Eisenbahn. Diese Tarife könnten nur als Kampftarife gegen den Rhein bezeichnet werden. Die Industrie in den Oberrheingebieten habe sich für den Bezug ihrer Rohstoffe und den Absatz ihrer Fabrikate von jeher auf die Verladung über den Rhein eingerichtet. Es sei allgemein bekannt, daß sich der Handel infolge der günstigen natürlichen Lage der Rheinumschlagsplätze an diesen Plätzen ansiedelte und diese zu Lager- und Stapelplätzen machte. Es sei weiter allgemein bekannt, daß sich viele Industrieen in Süddeutschland angesiedelt haben mit Rücksicht auf die natürlichen, günstigen Transportverhältnisse auf dem Rhein. Diese ganze historische Entwicklung bleibe nun auf einmal ungeachtet. Seit Jahren bemühen sich denn auch die Rheinschiffahrt und die süddeutsche Wirtschaft um die Einführung von sogenannten Wasserumschlagstarifen. Nur für Kohlen sei zum Teil den dringendsten Wünschen der Interessenten entsprochen worden.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G. in Duisburg. Nach dem Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1923 kam infolge der Markentwertung im Laufe des ersten Halbjahres das Beleihungsgeschäft ganz zum Erliegen. Das Institut wandte sich deshalb bereits Anfang Juni 1923 mit einer Eingabe an die maßgebende Behörde zu dem Zwecke, ihm die Genehmigung zur Ausgabe von Schiffspfandbriefen und Gewährung von Schiffsdarlehn auf wertbeständiger Grundlage zu erteilen. Infolge der ungeklärten Lage und der Neuheit der Materie zogen sich jedoch die erforderlichen Verhandlungen verhältnismäßig lange hin, so daß die Bank erst Ende Oktober 1923 provisorisch die Genehmigung zur Aufnahme des Beleihungsgeschäftes auf wertbeständiger Grundlage erhielt. Es ist ihr noch möglich gewesen, 327 660 Goldmark 5proz. Gold-Schiffspfandbriefe (4,20 Goldmark = 1 U.S.A. Dollar) abzusetzen, während andererseits 339 557 Goldmark auf gleicher Grundlage auf hochwertige Objekte und an erstklassige Darlehnsnehmer ausgeliehen wurden. Mit der Stabilisierung der Mark Ende November hörte allgemein die Nachfrage nach festverzinslichen Werten auf, und bei der beginnenden und bis zum Abschluß des Berichts immer stärker gewordenen Geldknappheit und Kreditnot ist eine Belebung des Absatzes seitdem nicht eingetreten. Das Geschäftsjahr schließt mit einem Reingewinn von 13 175 Bill. Mark, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

Oberrheinische Versicherungs-Gesellschaft in Mannheim. Die Gesellschaft schließt das Jahr 1923 nach Abzug des Verlustes aus der Papiermarkrechnung von dem Gewinne aus der Goldmarkgebarung mit einem Ueberschuß von Gmk. 61 733,20 ab. Der Aufsichtsrat beschloß, der anfangs September stattfindenden Generalversammlung vorzuschlagen, von der Verteilung einer Dividende abzusehen und den Gewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

Berichtigung. In dem Heft 8 dieser Zeitschrift Seite 177 muss es heissen: „Oderschiffahrt und Wasserumschlagtarife von Direktor Neuendorff, Breslau" und nicht Stettin.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg; verantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 10
15. Oktober

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

Vereinigte Spediteure u. Schiffer

Rheinschiffahrts-Ges. m. b. H., Mannheim

Telegramme: **Rheinstrom.**

Niederlassungen: **Duisburg-Ruhrort, Frankfurt a. M., Aschaffenburg, Mainz, Kehl, Straßburg i. E., Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen.**

Vertretungen: **Karlsruhe, Köln, Berlin, Basel, Zürich.**

Erstklassiger Schiffs- und Schleppdampferpark, Schwimmkranen.

56

Kranenanlagen, Lagerhäuser und Lagerplätze in Mannheim und Duisburg-Ruhrort.

Spezialität **Massentransporte auf dem Rhein von den Seehäfen bis Basel und umgekehrt, sowie auf allen mit dem Rhein in Verbindung stehenden Wasserstraßen**

Linden-Rhederei

G. m. b. H.

DUISBURG

Vertreter: St. Goar / Fernsprecher 32

Drahtanschrift: Lindenrhederei. Fernsprecher: 4648 und 4649

Geschäftsstellen:

NEUSS	KÖLN	MAINZ
	Fernsprecher	
821, 822	B 5339	4387, 4388

FRANKFURT a. M.	MANNHEIM
Fernsprecher	
Hansa 5307, 637	352, 6203, 6255, 6256

80

Eigene Rad- und Schrauben-Dampfer sowie Rhein- und Kanalkähne.

Ad. Linden

Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H.

DUISBURG

Gegründet 1813

Drahtanschrift: Adlinden. Fernsprecher: 4645, 4646, 4647, 4404

Zweigniederlassungen:

NEUSS	KÖLN	MAINZ
	Fernsprecher:	
821, 822	B 5339	4387, 4388

FRANKFURT a. M.	MANNHEIM
Fernsprecher:	
Hansa 5307, 637	352, 6203, 6255, 6256

Läger,

Umschlagplätze und Siebwerke in Duisburg, Neuß, Gustavsburg, Frankfurt und Mannheim * Brikettfabrik in Mannheim.

Joh. Knapp, Duisburg-Ruhrort (Schifferbörse) Sachverständiger Schiffsmakler

Brief-Adresse: Johann Knapp Duisburg-Ruhrort, Schifferbörse
Telegramm-Adresse: Knapp, Duisburg-Ruhrort
Fernsprecher: Amt Duisburg-Nord Nr. 6486—6488

An- u. Verkauf von Schiffen, Schleppdampfern u. sonstigen Fahrzeugen jeder Art und Beschaffenheit für sämtliche Wasserstraßen und Kanäle. **In- und Ausland** ständig auf der Schifferbörse vertreten.

Bank-Konto: Direktion der Diskonto-Gesellsch. Mülheim-Ruhr
Privat-Wohnung: Mülheim-Ruhr Dimbeckstraße 32
Privat-Fernsprecher: Amt Mülheim-Ruhr Nr. 1675

Generalagentur der Assekuranz-Union von 1865 zu Hamburg. — Casco- und Transport-Versicherung.
Deutsche Schiffshypotheken-Beleihung auf Schiffe und Schleppdampfer.

Bitte wenden!

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 10
15. Oktober

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen
kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen
nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Die neuen Wasserstraßenbeiräte.

Voraussichtlich noch in diesem Monat wird im Reichsrat über die Vorlage des Reichsverkehrsministers wegen Errichtung von Beiräten für die Reichswasserstraßen entschieden und damit eine Angelegenheit erledigt, über die die Akten eigentlich schon mehrere Jahre hätten geschlossen sein müssen. Diese Beiräte sind in der Reichsverfassung im Zusammenhang mit den Bestimmungen über die Uebernahme der Wasserstraßen auf das Reich und die Einführung einer Reichswasserstraßenverwaltung vorgesehen, ähnlich denjenigen über die Eisenbahnbeiräte. Letztere bestehen bereits seit einigen Jahren. Sie wurden zwar bisher so gut wie garnicht zur Mitarbeit herangezogen, was sicherlich mit der Ueberfülle allgemein wirtschaftspolitischer Fragen und Beratungen zusammenhing; auch der Reichseisenbahnrat selbst ist im Vergleich zu den häufigen und wichtigen Entscheidungen des Reichsverkehrsministeriums über Fragen seines Arbeitsbereichs verhältnismäßig selten in die Lage gekommen, sich gutachtlich zu äußern, dahingegen hat der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats doch öfter und eingehend beraten und zuweilen auch grundlegenden Einfluß auf die Entscheidungen des Reichsverkehrsministers und der Eisenbahntarifabteilung des Ministeriums gewonnen. Die schnellere Ausbildung der Eisenbahnräte hängt offenbar mit der Durchbildung der Uebernahme der Eisenbahnen auf das Reich zusammen. In bezug auf die Wasserstraßen ist die Uebernahmefrage zwar grundsätzlich und in der zentralen Instanz zum Teil praktisch geklärt; dagegen macht sich bei der Ausbildung der mittleren und unteren Instanzen der Reichswasserstraßenverwaltung bei den Ländern immer noch ein deutlicher Widerstand bemerkbar, obwohl dieser nach den Bestimmungen der Verfassung ausgeschlossen erscheinen sollte. Die Durchführung der Reichsaufgaben auf dem Gebiete der Wasserstraßenverwaltung ist auf Grund einer vorläufigen Regelung noch den Länderbeamten überlassen, sodaß diese gewissermaßen in einem zweigeteilten Vorgesetztenverhältnis stehen, dessen innere Zersplitterung noch materiell durch ein gewisses Widerstreben der Länder gegenüber der Umbildung der Reichsorganisation erhöht wird. Daß unter diesem Zustande die Pflege des Reichswasserstraßenwesens nicht gerade erhebliche und grundlegende Fortschritte machen kann, liegt auf der Hand. So ist es zu erklären, daß man auch an die Bildung der Wasserstraßenbeiräte langsamer herantritt, als dies in bezug auf die Eisenbahnräte der Fall war, wozu noch die besonderen außenpolitischen Schwierigkeiten des vergangenen Jahres traten, unter denen die Behandlung einer derartigen Verordnung nicht zweckmäßig erschien.

Ueber die Bedeutung der Wasserstraßenbeiräte wie derartiger Beiräte überhaupt hört man neuerdings verschiedene Urteile. Insbesondere fehlt es nicht an Stimmen, die zum Ausdruck bringen, daß die Beiräte doch eine verhältnismäßig untergeordnete Stellung einnehmen, da die Hauptentscheidungen bei den zuständigen Ministerien und im Parlament selbst getroffen werden. Man habe auch zu oft beobachtet, daß die Anhörung der Beiräte zu einer rein formellen Obliegenheit geworden sei, der man sich von Zeit zu Zeit, ohne daß eigentlich ein wirklich sachliches Bedürfnis vorläge, durch die Veranstaltung harmloser Sitzungen entledige. Es ist auch angesichts der gegenüber der Friedenszeit ungleich schwierigeren Geschäftslage, mit der die Vertreter der Wirtschaft zu kämpfen haben, und ihrer dadurch erheblich stärkeren Inanspruchnahme das Interesse an der Mitarbeit in diesen Beiräten nachteilig beeinflußt. Es ist somit gegenwärtig fraglos eine gewisse Erkaltung des Interesses an diesen Beiräten festzustellen, doch bleiben gleichwohl anderseits infolge der durch die Londoner Konferenz völlig verän-

derten außenpolitischen Verhältnisse einige wichtige Momente festzustellen, die zweifellos die Bedeutung der Beiräte für die Reichswasserstraßen außerordentlich in positivem Sinne beeinflussen.

Die Wasserstraßenverwaltung ist, unmittelbar und etatmäßig betrachtet, eine Vorschußverwaltung; in dem Maße, wie wir in die Erfüllung des Dawes-Gutachtens und die Ausführung der Ergebnisse der Londoner Konferenz hineinwachsen, werden der Reichsverwaltung für den ordentlichen und außerordentlichen Etat die verfügbaren Mittel auf das stärkste beschränkt werden. Leider macht sich das deutsche Volk von der Größe der Last, die wir tragen sollen, und ihren Folgen für die Reichsfinanzverwaltung mit der notwendig werdenden Einschränkung dringendster Reichsaufgaben noch keine annähernd zutreffende Vorstellung. Daß die Verhältnisse auch auf dem Gebiete des Wasserstraßenwesens im Sinne stärkster Sparmaßnahmen wirken werden, ist zu befürchten. Die Unterhaltung der Wasserstraßen ist indessen für unsere Volkswirtschaft ein derart dringendes Bedürfnis, daß es, wenn nicht gerade katastrophale Wirkungen eintreten sollen, unter allen Umständen befriedigt bleiben muß, und dieses Bedürfnis wird durch die Bezirksbeiräte für die Reichswasserstraßen sowie durch den Reichswasserstraßenbeirat selbst künftig in der wachsamsten Weise zu vertreten sein. In steigendem Maße unterliegt die Reichswasserstraßenverwaltung in den schweren und schwerer werdenden Jahren dem Druck der finanziellen Not des Reiches und schränkt wichtige Unterhaltungsaufgaben in bezug auf die deutschen Wasserstraßen ein oder stellt sie zurück, weil es ihr angesichts der Finanzlage nicht möglich ist, sich bei der Verteilung der geringen verfügbaren Mittel in den Besitz des notwendigen Anteils bei Aufstellung des ordentlichen und außerordentlichen Etats zu setzen. Hier werden die Beiräte eine wichtige Aufgabe zu erfüllen haben. Unterstützt durch die Schiffahrtsbeteiligten, die durch die Ausübung ihres Gewerbes ein jeweils gutes Urteil über den Zustand der Wasserstraßen haben, werden die Beiräte sicherlich als Kontrollinstanzen zur Beobachtung der Unterhaltung der Wasserstraßen wirken und als solche gegenüber dem Zustande vor dem Kriege eine erhöhte Bedeutung erlangen.

Hinzukommt, daß das Wasserstraßenwesen des deutschen Reiches allgemein infolge der Sonderstellung, die die Reichsbahn künftig nach Annahme des Dawes-Gutachtens in der deutschen Volkswirtschaft einnimmt, zu erhöhter allgemeiner Bedeutung für die Wirtschaft gelangt ist. Das Eisenbahnwesen war für die deutsche Wirtschaft bislang ein wichtiges Instrument der Gewerbeförderung. Unter den neuen Verhältnissen soll es in erster Linie die finanziellen Erträge herausarbeiten, die das Sachverständigengutachten verlangt. Zwar läßt sich noch nicht übersehen, welchen Einfluß diese finanzielle Aufgabe auf die Gestaltung der Eisenbahntarife haben wird, doch ist mit Bestimmtheit anzunehmen, daß die bisherige freie Tarifpolitik der Reichsbahn zugunsten der deutschen Volkswirtschaft sehr starke Einschränkungen erfahren wird. Die deutsche Wirtschaft bedarf aber eines leistungsfähigen und wohlfeilen Großtransportmittels und darauf beruht es, daß wir künftig den Wasserstraßen und damit auch ihrer Verwaltung eine ungleich höhere Bedeutung beimessen müssen. Auch dadurch wächst die Stellung der Reichswasserstraßenbeiräte.

Was aber hinsichtlich der möglichen finanziellen Schwierigkeiten für die Unterhaltung der Wasserstraßen gilt, trifft noch in erhöhtem Umfange für ihren Ausbau zu. Welche Wasserstraßen und in welcher Reihenfolge zunächst zu bauen sind, ist angesichts fast jahrzehntelanger allgemeiner und zum Teil genauer technischer Vorarbeit im wesentlichen bekannt. Wie diese Bauten jedoch finanziert werden sollen, bleibt vorläufig ein Rätsel. Man hat an die Aufnahme ausländischer Kredite, an die Heranziehung der verschiedenen Anliegergruppen usw. gedacht und bekundet damit, daß man trotz aller Schwierigkeiten nach Mitteln und Wegen sucht, den Ausbau der Wasserstraßen nicht zum Stillstand gelangen zu lassen. Auch hier werden die Beiräte, in die sicherlich die führenden Persönlichkeiten der Wirtschaft ihrer Bezirke gewählt werden, eine wichtige Aufgabe der Mitberatung und Mitwirkung haben müssen.

Insgesamt ist die Errichtung eines Reichswasserstraßenbeirats sowie von 8 Bezirkswasserstraßenbeiräten geplant, und zwar für Ostpreußen, Odergebiet, Mark, Elbe, Weser-Ems-Gebiet, Rhein-, Donau-Main-Gebiet sowie für den Bereich der Seewasserstraßen, die im wesentlichsten mit den Mündungsgebieten unserer großen Ströme an der Nord- und Ostsee zusammenfallen. Die Aufgaben der Bezirksbeiräte sind derart weit gesteckt, daß sie ein weites Feld der Mitwirkung vor sich haben; zu ihrer Zuständigkeit gehören nicht nur die baulichen Maßnahmen, Fragen der Verkehrspolizei, der Abgaben, Gebühren, Häfen usw., sondern auch die Fragen der Landeskultur und Wasserwirtschaft, der Einrichtung der Wasserstraßenverwaltung sowie die Angelegenheiten der internationalen Schiffahrtskommissionen. Was insbesondere die Verwaltung betrifft, so darf angenommen werden, daß diese infolge der Mitwirkung des Bezirksbeirats für jedes Wasserstraßengebiet in angemessener Weise geregelt wird, denn die Beiräte setzen sich aus derart verschiedenen Gewerbegruppen und Untergebieten des betreffenden Gebiets zusammen, daß ein einheitliches Votum des Beirats über Fragen der Errichtung der Wasserstraßenverwaltung sicherlich die Beachtung des zuständigen Ministeriums finden würde. Schwierig hingegen wird es sein, die Angelegenheiten der internationalen Schiffahrtskommissionen auch in den Bezirksbeiräten zu behandeln. Bei den Beratungen in diesen Kommissionen entsteht ein überaus umfassendes, zum Teil fremdsprachliches Material, dessen Studium allein eine zeitraubende Aufgabe ist und darum nur wenigen Beiratsmitgliedern möglich sein dürfte. Auch der Gang der Verhandlungen in den internationalen Kommissionen ist derart unberechenbar, daß oft selbst die besten internen Vorbereitungen außer Wirksamkeit gesetzt werden. Endlich spitzen sich die Beratungen über wichtige Fragen meist am Ende zu diplomatischen und politischen Fragen zu, die dann auch unter entsprechenden Gesichtspunkten und oft durch Kompromisse, bei denen der Einfluß der Sache verschwindend gering oder gar verloren gegangen ist, entschieden werden. Andererseits sind zum Teil die in diesen internationalen Stromkommissionen zur Beratung gelangenden Fragen in der nächsten Zukunft von so außerordentlicher Bedeutung, daß ihre Bearbeitung unter allen Umständen in engster Fühlung mit dem Bezirksbeirat des betreffenden Stromgebiets, zum mindesten mit seinem Ausschuß erfolgen muß, und zwar wird trotz aller Schwierigkeiten hierzu nicht nur die Unterrichtung des Ausschusses über die vorliegenden Fragen und Verhandlungen gehören, sondern auch die rechtzeitige Anhörung vor den betreffenden Sitzungen erfolgen müssen. Dabei sind wir uns wohl bewußt, daß die Geschäftslage in der Reichswasserstraßenverwaltung wie beim Auswärtigen Amt diese rechtzeitige Anhörung nicht selten schlechterdings unmöglich machen wird. In solchen Fällen aber lassen sich Mittel und Wege finden, die bedauerliche Lücke durch Anhörung von Sachverständigen auszugleichen.

Das Vorschlagsrecht ist nach dem Vorbilde der früheren preußischen Wasserstraßenbeiräte Vereinigungen der Schiffahrt, Spedition, der Großverfrachter, der Industrie, der Fischerei usw., den Hafenverwaltungen und ihren Vereinigungen, amtlichen Interessenvertretungen, wie Handels-, Landes-, und Forstwirtschaftskammern,

öffentlichen Verbänden und gewerkschaftlichen Organisationen sowie sonstigen Vereinigungen der Arbeitnehmer eingeräumt worden. Nach ihrer tatsächlichen Bedeutung und ihrem wirklichen Interesse an der Wasserstraße ist die Vertretung der Schiffahrt verhältnismäßig gering, da die Zahl der übrigen zu berücksichtigenden Gewerbegruppen und Interessen zu groß ist. Es muß verständlicherweise in der Zusammensetzung eines Wasserstraßenbeirats das gesamte Interesse zum Ausdruck kommen, das die anliegende Wirtschaft an der Wasserstraße hat, und es wäre sicherlich falsch, die Wasserstraße und infolgedessen die Beiräte als ein Vorzugsgelände lediglich der Schiffahrts- und Hafeninteressenten zu betrachten. Es wird eben Aufgabe der Schiffahrtsvertreter sein, ihre besonderen Interessen durch geschickte Vertretung trotz des geringen zahlenmäßigen Einflusses zur Geltung zu bringen, wie man auch fraglos dazu übergehen wird, in jedem Bezirksbeirat für die speziellen Schiffahrtsfragen einen Schiffahrtsausschuß von entsprechenden Sachverständigen zu bilden.

Was endlich den Reichswasserstraßenbeirat betrifft, so haben wir in ihm fraglos künftig eine einzigartige Organisation von allgemeiner wirtschaftspolitischer Bedeutung zu erblicken. Schon der Umstand, daß in diesem Zentralbeirat tatsächlich sämtliche Gewerbe des deutschen Reiches, weil sie alle an dem Wasserstraßenwesen beteiligt sind, und auch wichtige Berufsgruppen durch führende Persönlichkeiten vertreten sind, gibt dem Beirat von vornherein ein besonderes Ansehen. Man wird ein derartiges Gremium durch lediglich formale Behandlung seiner Obliegenheiten schon angesichts des Ansehens seiner Persönlichkeiten nicht in seiner Bedeutung herabsetzen können. Hinzukommt die Wichtigkeit der Aufgaben des Beirats, der in allen wichtigeren Angelegenheiten des Wasserstraßenwesens und des Wasserstraßenverkehrs zu hören ist, sofern ihre Bedeutung sich auf das ganze Reichsgebiet oder auf einen größeren Teil des Reiches über den Geschäftsbereich eines Bezirksbeirats hinaus erstreckt. Auch soll dem Reichswasserstraßenbeirat, was wichtig erscheint, Gelegenheit gegeben werden, zu dem größeren einmaligen und außerordentlichen Ausbau des Haushalts der Wasserstraßenverwaltung Stellung zu nehmen. Wohl verstanden liegt hierin kein Wettbewerb mit den zuständigen gesetzgebenden Körperschaften, denn der Beirat ist nur zu hören. Es wird aber sowohl der Reichswasserstraßenverwaltung wie dem Verkehrsausschuß des Reichstages wertvoll sein, zu den wichtigen Einzelheiten des Haushalts über das Gutachten eines unpolitischen Sachverständigengremiums von allseitiger Zusammensetzung zu verfügen. Andererseits ermöglicht die gutachtliche Aeußerung über die wichtigen Ausgaben des Haushalts der Reichswasserstraßenverwaltung dem Reichsbeirat einen sehr guten ständigen Einblick in die Arbeiten der Zentrale, was für die Tätigkeit des Reichswasserstraßenbeirats als wertvoll zu veranschlagen ist.

Diese allgemeinen Ausführungen mögen zunächst genügen, das öffentliche Interesse aller Wasserstraßenbeteiligten in weitestem Sinne auf die Einrichtung der Wasserstraßenbeiräte im Augenblick ihrer Entstehung zu richten. Wir behalten uns vor, nachdem die betreffende Verordnung Gesetzeskraft erlangt hat, weiter auf Einzelheiten einzugehen.

gez. X.

Der neue Mainhafen Hanau.

Von Oberbürgermeister Dr. Blaum, Hanau.

Wenn in Deutschlands schwerster Zeit eine mittelgroße Stadt eine neue Hafenanlage schafft, so bedarf es zweifelsohne sorgfältigster Prüfung der verkehrspolitischen Lage, die der Hafen vorfindet, bedarf es auch klarster Ueberlegung, in welche wirtschaftliche Gesamtaufgabe sich die neue Umschlagseinrichtung eingliedern soll. Als der Verfasser im März 1922 den städtischen Körperschaften zu Hanau a. Main die Vorlage unterbreitete, den als Arbeit der Erwerbslosenfürsorge im Vorjahre in Angriff genommenen Bau eines kleinen Sicherheitshafens für den Floßverkehr auf dem Main bei Eisgang oder plötzlichem Hochwasser auszugestalten zu einem Handels- und Industriehafen, und als er im Herbst 1923 die sofortige Erweiterung des danach in Ausführung begriffenen Projektes vorschlug, ging er von allgemeinen volkswirtschaftlichen Erwägungen der Lage Deutschlands aus. Wenn Rationalisierung und Steigerung der Ausfuhr die Zielpunkte der deutschen Volkswirtschaft nach dem Kriege und besonders unter den wirtschaftlichen Wirkungen des Friedensvertrages von Versailles sind, so haben die deutschen Städte die Aufgabe, an diesem Umgestaltungsprozeß der deutschen Wirtschaft nach Kräften mitzuarbeiten. Sie können dies zum einen durch Förderung der Erzeugung hochwertiger Fabrikate, die allein Deutschland im Weltmarkt konkurrenzfähig erhalten können; zum andern können sie dem Handel Verbilligung und Verbesserung für die Deckung des Inlandsbedarfs, besonders aber für die Ausfuhr schaffen, indem sie an der Ausgestaltung der Verkehrswege und Verkehrseinrichtungen selbst tätig mitarbeiten. Dieses Gebot ergeht besonders an die Städte an schiffbaren Flüssen. So rechtfertigte sich für Hanau die Anlage eines großen Handels- und Industriehafens.

Die verkehrspolitische Lage der Stadt Hanau darf als eine äußerst günstige bezeichnet werden. Seitdem die Kanalisierung des Main bis Hanau und Aschaffenburg hinaufgeführt hat und der Fluß damit für das 1000-Tonnen-Schiff dauernd fahrbar gemacht ist (bei gutem Wasserstand an der Kostheimer Schleuse Schiffe von 1200 Tonnen), kann die große Rheinschiffahrt östlich des Stromes vordringen bis an den Rand des Gebirgsstocks, der sich zwischen Main-, Weser- und Elbeflußgebiet als breiter Riegel in Mitteldeutschland einschiebt. Hanau ist daher der gegebene Umschlagsplatz für alle Güter der Rheinschiffahrt, die in Mittel- und Süddeutschland, insbesondere auch in den Donauländern, ihren Absatz finden. Kohlen, Eisen, Getreide, Zement, Chemikalien usw., aber auch der Stückgutverkehr zu Schiff bildet die Bergfracht, die in dem engeren und weiteren Hinterlande einen starken Bedarf infolge der dichten industriellen Durchsetzung der großen Gebirgstäler findet. Als Talfracht kommen die großen Holzmengen aus den Wäldern Süddeutschlands, des Maingebiets und des der Werra und Fulda, ferner Kali, Wein, Getreide, Chemikalien, aber auch Erze, Schrot, Maschinen, Möbel usw. in Frage.

Als Zubringer bezw. für die Abfahrt der zu Berg herankommenden Schiffahrtsgüter verfügt Hanau über eine außerordentlich gute Eisenbahnverkehrslage. Dank der natürlichen Verhältnisse treffen hier die vom Norden und Nordosten Deutschlands nach dem mittleren Rheingebiet und dem Oberrhein führenden großen Schienenstränge (Berlin-Magdeburg-Leipzig-Bebra-Hanau und Lübeck-Kiel-Hamburg-Bremen-Hannover-Bebra-Hanau) zusammen mit dem großen das Donaugebiet nach Mittel- und Nordwest-Deutschland verknüpfenden Eisenbahnstrang (München-Nürnberg-Würzburg-Hanau). Von Hanau geht aber auch unter Umgehung des Eisenbahnpunktes

Frankfurt die großzügig ausgebaute Bahnlinie Hanau-Friedberg-Gießen-Siegen nach Westfalen und Rheinland, führen zwei leistungsfähige Bahnlinien über Frankfurt rheinabwärts und nach Süden sowohl an das Oberrhein-, als auch unmittelbar an das Neckargebiet. Diese sechs Bahnlinien, die von den Güterverkehrssperren, wie sie ein großer Eisenbahnknotenpunkt wie Frankfurt häufig erlebt, bisher immer verschont blieben, gewährleisten die denkbar beste Umschlagsmöglichkeit für Massengüter wie für Stückgut im Verkehr sowohl von Nordwesten (Rhein-Ruhrgebiet) zu dem Donaugebiet und Mitteldeutschland als auch für die nord- und nordostdeutschen Landesteile zum Oberrhein und Süddeutschland.

Solche verkehrspolitische Lage, die auch unter dem Gesichtspunkte des weiteren Verkehrs nach dem Ausland betrachtet werden muß, bietet die beste Möglichkeit zur Anlage großer Umschlagsplätze, insbesondere zur Schaffung großer Zentral-Lagerplätze für Rohstoffe und Fertigfabrikate, wie Halbfabrikate aller Art, aber auch für die Ansiedlung von weiterverarbeitender Industrie. Voraussetzung hierfür ist natürlich auch, daß Gelände mit allen Verkehrseinrichtungen und elektrischer Energie zu billigem Preis in guter Qualität zur Verfügung steht. Das letztere ist durch die Neuorganisation der Elektrizitätswirtschaft in Mitteldeutschland (Main-Weser-Gebiet), an der der Verfasser maßgebend beteiligt war, in den letzten Jahren erreicht worden.

Die Handels- und Industrieanlage der Stadt Hanau, die am 25. Oktober d. Js. feierlich dem Verkehr übergeben werden wird, liegt in unmittelbarster Nähe des Wohngebiets und des Hauptbahnhofs Hanau (Hanau-Ost) am Main. Hier befindet sich ein vollkommen ebenes, hochwasserfrei gelegenes Gelände von etwa 200 Hektar Umfang, in einem Mainknie gelegen, zwischen dem Fluß und den Bahnanlagen, unmittelbar anstoßend an die Stadt Hanau und die große benachbarte Industriegemeinde Groß-Auheim. Keinerlei Verkehrsstraßen oder sonstige Anlagen stören hier Anlage und Betrieb des Hafens und industrielle Ansiedlungen, ein besonderer Vorzug aber ist die unmittelbare Geleiseverbindung mit dem Bahnhof Hanau-Ost (1. Tarifzone) und die seitliche Berührung durch große Automobilstraßen sowohl nach der Stadt Hanau selbst, als auch nach dem Hinterland zu beiden Seiten des Flusses. Die Hafenanlage bietet daher sowohl für den Umschlagsverkehr vom Schiff zur Eisenbahn, wie für den Platzhandel und für die Versorgung des Hinterlandes die denkbar günstigsten, kürzesten Entfernungen.

Der Handels- und Industriehafen ist zunächst in einer Größe von 3000 m Kailänge angelegt. Etwa 300 m oberhalb der Eisenbahnbrücke Hanau-Steinheim der Linie Hanau-Offenbach schneidet das Hafenbecken in fast 1100 m Länge in südöstlicher Richtung in das Gelände ein und ist auch das Mainufer oberhalb und unterhalb der Beckenmündung in 300 bezw. 800 m Länge als Hafenanlage hergerichtet. Das durch diesen Hafen erschlossene Gelände umfaßt 75 ha. Es ist bei der Besiedelung, die bereits weit fortgeschritten ist, nach verschiedenen Gruppen aufgeteilt je nach der Art der Industrie- oder Handelszweige. Am Main selbst befinden sich zunächst die Plätze für die Zementwarenfabrikation und den Kohlenhandel (Firmen Wayss & Freytag A.-G., Neustadt a. H., Raab, Karcher & Co., Mannheim, Matthiaß Stinnes und Hugo Stinnes, Mülheim, vertreten durch ihre Hanauer Filialen). Das Ufer ist hier durch eine schräge Böschungsmauer mit Säulenbasaltverkleidung, in Zement verlegt, befestigt. Der Kai ist mit zwei Geleisen für Bezelnen Firmen werden durch Hochbrücken mit den Lagertrieb und Verladung versehen. Die Krananlagen der einplätzen verbunden.

Hieran schließt sich der Handelskai an, an dem sich zunächst die bayerische Rheinschiffahrtsgruppe, vertreten durch die Firma C. Presser & Co. in Frankfurt a. M. angesiedelt hat, ferner liegen hier eine Steinkohlenbrikettfabrik, eine Seifen- und Chemikalienfabrik und die Wilhelm Kämmerer A.-G. für Industrie- und Baubedarf und die badische Rheinschiffahrtsgruppe, vertreten durch die Rhenus-Transport-Gesellschaft m. b. H., Mannheim. Das Ufer ist hier vor dem Lagerhaus der Firma C. Presser & Co. mit senkrechter 5 m hoher Hafenmauer versehen, im übrigen mit Halbkaimauer angelegt. Der Kai trägt außer den Kranschienen drei Geleise, das mittlere für Betrieb, das vordere für Wasser-, das hintere für Landbeladungen. Die Krananlagen sind von den am Kai angesiedelten Firmen selbst erstellt worden. Hinter den am Handelskai angesiedelten Firmen haben sich eine Reihe mittelgroßer Betriebe aus Hanau und seinem Hinterland angesiedelt, so die Firma H. C. Deines, Wickelformen- und Zigarrenkistenfabrik, u. Lithographische Kunstanstalt, Gaquoin & Reuter Chemikalienhandlung, Himmler, Eisenhandlung, Wörner, Baumaterialienhandlung in Hanau, Katz & Sohn, Fulda, Eisenwarenhandlung, Ullmann in Schweinfurt, Gebrüder Hauser sowie E. G. Zimmermann, Metallgießerei und Marmorbearbeitung, und Löb-Berberich, Altmetallhandlung in Hanau.

Das obere Ende des Hafenbeckens und die Ostseite sind als Industriekais angelegt. Hier hat sich das von Arnimsche Eisenwerk „Marienhütte", Groß-Auheim, angesiedelt, die Firmen Gebrüder Stumm, Neunkirchen-Saar, u. Peter Trapp A.-G., München.

Die letztere, die den Holzhandel betreibt, leitet über zu der oberhalb der Hafenmündung sich am Main entlang erstreckenden Anlage des Holzhafens. Hier sind die Hanauer Firmen Gebrüder Schaurer, Conrad Fuß und das Baugeschäft W. Franz angesiedelt.

Es darf besonders hervorgehoben werden, daß die Besiedelung des Handels- und Industriehafens der Stadt Hanau in dem geschilderten Umfange bereits Mitte 1923 erfolgte, ohne daß seitens der Stadtverwaltung anders als persönlich geworben wurde. Die Firmen, die sich in Hanau ansiedelten, gingen hierbei durchweg von dem Gedanken aus, die ungemein günstige verkehrspolitische Lage Hanaus für das süd- und mitteldeutsche Wirtschaftsgebiet auszunützen durch Errichtung von Zentrallager- und Umschlagsplätzen und Hierherverlegung bezw. Neuerrichtung von Betrieben, für deren Absatz entweder das Hinterland selbst in Frage kommt oder die Frachtverhältnisse zu Bahn und zu Schiff entscheidend sind. Der Verfasser durfte hierin eine Bestätigung seiner eingangs dargelegten Auffassungen seitens der Industrie und des Handels sehen.

Die Abgabe von Plätzen am Hanauer Handels- und Industriehafen erfolgt sowohl durch Verkauf als auch durch Verpachtung mit den im allgemeinen üblichen Bedingungen, mit Vorkaufsrecht der Stadt und Rückfallsklausel bei Einstellung oder wesentlicher Aenderung des Betriebes. Ueberwiegend sind die Plätze von den Firmen gekauft worden. An dem Hafenbecken selbst sind mit unmittelbarem Wasseranschluß beiderseits noch je 200 m Kaifront, am Mainufer etwa 150 m verfügbar. Im Hintergelände stehen noch über 20 ha für die Ansiedelung frei, wobei durch Stichstraßen zum Hafenbecken Vorsorge getroffen ist, daß das Gelände mit den Kais zur Vornahme von Ausladungen verbunden werden kann.

Die Stadt Hanau hat in der schwersten Zeit der deutschen Wirtschaft die Hafenanlage, die in ihren

letzten Teilen Anfang 1925 vollständig hergestellt werden wird, geschaffen. Es war oft die Stimmung der maßgebenden Körperschaften der Einstellung des Baues mehr zugeneigt als seiner Weiterführung. Gleichwohl hat die Verwaltung der Stadt das Werk mit äußerster Energie fortgeführt und übergibt es nunmehr der deutschen Volkswirtschaft und dem wirtschaftlichen und kulturellen Leben der Stadt in dem Bewußtsein. daß auch eine deutsche Stadt bei klarem Willen an dem Weiterbau unseres Vaterlandes mitarbeiten kann.

Ein Beitrag zur allgemeinen Frage des Schiffsverkehrs, im besonderen zu den Plänen für die Einfahrt zum Humboldhafen an der Spree in Berlin.

Von Regierungs- und -Baurat Dr. Ing. Herbst, Berlin.

(Schluß aus Heft 9.)

Die Verbindung der Spree mit dem Humboldt-Hafen besteht zur Zeit aus 3 Schiffsdurchlässen, die s. Zt. bei dem in den Jahren 1848 bis 1866 staatsseitig erfolgten Bau des Spandauer Schiffahrtskanals mit der Ueberführung des Friedrich-Karl-Ufers und der normal anschließenden Alsenstraße für Finowkähne angelegt wurde, und zwar aus zwei normal zur Spree liegenden von je 6,7 m und einer schrägen von 8,3 m Nutzweite. In engster Verbindung mit ihnen steht die 1899 umgebaute Alsenbrücke, die die Spree in einer freien Weite von 50 m überspannt. Eine Vorstellung von den bestehenden Hafeneinfahrten unter der Ueberführung und der Alsenbrücke geben der Situationsplan (Abb. 1) und die Lichtbildaufnahmen (Abb. 2, 3, 4 und 5).

Übersichtsplan der Einfahrt zum Humboldhafen

Norden
Sandkrug Br
Humboldt Hafen
Karl Ufer
Spree
Friedrich
Die
Alsen Str.
Kronprinzen Br
Schiffbauer-Damm
Alt Moabit
Moltke Br
Moltke Str.
Packhof
Kronprinzen
Massstab 1:10000

Wilhelm Ufer
Humboldt Hafen
65m
Alexander Ufer
Karl
Ufer
Ladestrasse
Spree
Alsen Br
Friedrich
Ladestrasse
Die
Strasse
Ufer
50-55m
Lade
Kronprinzen
Alsen Str
Massstab 1:2500

Abb. 1.

An der Durchfahrtsstelle liegt die Sohle der Spree auf + 28,20 m NN, Mittelwasser (untere Haltung der Mühlendammschleuse) auf rd. 30,50 m NN, höchstes Hochwasser auf rd. + 32,00 m NN. Ladestraßen auf rd. + 32,80 bis + 33,00 m NN, ferner die Straßenkrone der horizontal verlaufenden, ca. 18 m breiten Uferüberführung in der Mitte, am Anschluß der Alsenbrücke, auf rd. + 37,30 m NN, also nur rd. 5,30 m über H.H.W. Die Wasserbewegung auf der Spree vor der Einfahrt und in diese hinein ist gewöhnlich gering, allerdings bedeutend stärker bei Hochwasser; sie ist auch durch die Zahl der löschenden und ladenden, den Flußlauf einengenden Fahrzeuge an dieser Stelle mitbedingt.

Die Unterhaltung der beiden Straßenüberführungen liegt der Stadtgemeinde Berlin ob, die am 1. Januar 1876 nach besonderem Vertrage mit dem Fiskus die Unterhaltungslast von Brücken und Straßen in Berlin übernommen hat. Ihr fällt dementsprechend auch die Bearbeitung der Entwürfe für etwaige im Intresse des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Umbauten und deren Ausführung nach Zustimmung der Staats- und Aufsichts-Behörden zu.

Abb. 2. Die alte Hafeneinfahrt (2 Oeffnungen).

Während die Alsenbrücke, die auf ca. 34 m Weite noch eine Lichthöhe von 4 m über H.H.W. zuläßt und im übrigen eine freie Uebersicht dem Spreeverkehr gestattet, den Ansprüchen der Spree-Schiffahrt bis heute vielleicht noch genügt hat, konnte die für kleine Schiffe s. Zt. bemessene, damals voll genügende, Uferüberführung schon bei der Eröffnung des Groß-Schiffahrts-Weges durch Berlin im Jahre 1894, bei dem Verkehr von Elb- und Oder-Kähnen mit 8 m Breite und 55 bis 65 m Länge (400—600-t-Kähnen), den Anforderungen nicht mehr genügen; sie ist mit dem weiteren Anwachsen von Verkehr

Abb. 3. Obere alte Einfahrt.

und Schiffsgefäßen, vor allem in den Jahren kurz vor dem Kriege und bei der in dem Jahre 1914 erfolgten Eröffnung des an der Einfahrt beginnenden Kanals Berlin—Stettin, ein Hindernis für den Wasserverkehr geworden.

Die Ein- und Ausfahrt ist bei regem Verkehr, bei der Ansammlung vieler löschender und ladender Fahrzeuge an den Ufern von Hafen und Fluß, stets unbequem und schwierig, bei Hochwasser und ungünstiger Witterung um so mehr; der massive Unterbau der Uferstraßenüberführung nimmt, wie ein mauerartiger Abschluß des Hafens gegen den Fluß, die für die Schiffahrt so unentbehrliche Uebersicht, die Oeffnungsenge und senkrechte Lage der kleinen Durchfahrten hindert stark die Bewegungsfreiheit, die schnelle Abwicklung und die Sicherheit des Ein- und Ausfahrts-Verkehrs. Es wären deshalb früher, zur Zeit regeren Verkehrs, Schiffs-Zusammenstöße und Verstopfungen der Schiffahrtsstraße nicht ausgeblieben.

Die von oben kommenden Fahrzeuge können den Hafen nur dadurch erreichen, daß sie sich um den Dalben an der Alsenbrücke von der Strömung der Spree soweit eindrehen lassen, bis sie sich stevenrecht durch die Oeffnung in den Hafen einziehen können. (Abb. 2.) Bei diesem Manöver muß naturgemäß ein 50—65 m langer Kahn die hier nur ca. 50—55 m breite Spree und zugleich auch die Hafeneinfahrt für längere Zeit sperren, ein gewisses Hindernis, das bei Wind und Strömung um

Abb. 4. Die Herne-Alsen-Brücke.

so gefährlicher und ungeschickter wirkt, je stärker der Fluß in Mitte und an dem Ufer belegt ist. Ferner pflegen sich bei Benutzung der kleinen Oeffnungen die Kähne oft festzuklemmen, wenn sie von der Seite abgedrängt werden; sie können bei der Ausfahrt nicht übersehen, ob ein und welches Fahrzeug auf der Spree bezw. im Hafen ihnen entgegenfährt. Ein Schiffshindernis ist auch die am Ausgang des Hafens liegende nur 13 m weite Sandkrugbrücke, bei der auch die Durchfahrt recht unübersichtlich ist.

Besonders für die großen Fracht- und Schlepp-Dampfer, die den Eilgüterverkehr zwischen Hamburg, Magdebu g und Stettin besorgen und im Humboldthafen wie an dem Spreeufer zwischen Moabiter- u. Kronprinzen-Brücke zu löschen und zu laden pflegen, sind die Verkehrs-Einrichtungen an dieser Stelle Berlins nicht bequem.

Eine Vorstellung des Schiffs- und Lade-Verkehrs am Spree-Ufer und im Hafen geben die Abb. 6, 7 u. 8. Dieser ist oft schon so stark gewesen, daß nur eine schmale Fahrrinne in der Mitte verbleibt und die Strömung in der Spree sich verstärkt. Die größeren Fahrzeuge haben ca. 8 m Breite und 65 m Länge, sowie ca. 4 m Höhe über Wasser.

Nach Lage der Verhältnisse ist die Verbesserung des Schiffsweges von Spree zum Hafen ein dringendes Bedürfnis und die Wünsche der Schiffstreibenden auf einen baldigen Umbau in zeitgemäßer Form sind deshalb natürlich und berechtigt. Dieses scheint um so dringender, als auch die Baufälligkeit der nunmehr ca. 75 Jahre bestehenden Alt-Anlagen, in denen auch Gußeisenbögen den schweren Straßenbahn-Verkehr tragen müssen, die sichere Ueberführung des Straßen-Verkehrs nicht mehr gewährleisten kann.

Abb. 5. Alte eiserne Ueberführung vom Hafen aus.

Schon als vor ca. 16 Jahren die ersten Vorstellungen der Schiffahrt laut wurden, leitete die Staats-Bauverwaltung entsprechende Verhandlungen mit der unterhaltungspflichtigen Stadtgemeinde Berlin wegen des Umbaues ein und dieser wurde der Gegenstand eingehender Beratungen und Entwürfe der Behörden. Die einige Jahre beanspruchenden Verhandlungen, bei denen die Verpflichtung und Höhe der Neubaulast auch eine Rolle spielte, konnten in und nach dem Kriege mit Rücksicht auf die trostlose Finanzlage von Staat und Gemeinde, die keine Aussicht auf Verwirklichung des Projektes boten, und auf andere dringendere Arbeiten nicht abgeschlossen werden, zumal der Verkehr bedeutend nachgelassen hatte. Sie sind erst im letzten und diesem Jahre wieder aufgenommen wor-

Abb. 6. Verkehr im Kronprinzenfeld.

immer dringender werdende Umbaufrage einer endgültigen Lösung entgegenführen zu können.

Die Beratungen über den Umbau sind zur Zeit noch im Gange; sie bieten eine gewisse Aussicht, das Projekt, das noch nicht feststeht, nach den leitenden Gesichtspunkten der Staatsbehörde zum Abschluß zu bringen, da auch der Stadt, zumal nach Eröffnung des Westhafens, sehr daran liegt, im Interesse ihres Wasserverkehrs Abhilfe zu schaffen.
nach den leitenden Gesichtspunkten der Staatsbehörde zum Abschluß zu bringen, da auch der Stadt nach Eröffnung des Westhafens sehr daran liegt, im Interesse ihres Wasserverkehrs Abhilfe zu schaffen.

Der Entwurf, der auch der Gegenstand von Schinkel-Wett-Bewerben des Berliner Architekten- und Ingenieur-Vereins gewesen ist, betrifft grundsätzlich die Anlage den, um die allmählich mit der Belebung des Verkehrs einer der Schiffahrt vollgenügenden Einfahrt als Ersatz der vorhandenen Durchfahrten und die entsprechende auch den Ladestraßenverkehr berücksichtigende Ueberführung der bestimmt beizuhaltenden Uferstraße, und zwar unter teilweisem oder völligem Abbruch der baufälligen Altanlage.

Die Lösung der hier dem Ingenieur und Städtebauer gestellten Aufgabe ist schwierig und trotz vieler Erwägungen bisher noch nicht abgeschlossen, weil der Humboldthafen sich normal und unmittelbar an den

Abb. 7. Spree-Verkehr oberhalb Moltke-Brücke.

Flußlauf, die Alsenbrücke sich ebenso an die Ueberführung anschließt, die zur Verfügung stehende kaum zu ändernde Bauhöhe der Ueberbrückung bei der geringen Höhe der Stadtfläche über dem Hochwasser der Spree und der Ladestraße ungemein gering ist, ferner auch die Enge und die Belebtheit der Spree und des Hafens an dieser Stelle nur eine schmale Wasserstraße zuläßt, weil schließlich auch die würdige Umgebung bei Gestaltung des Bauwerks mitspricht. Für den sich aus den ganz eigenartigen Verhältnissen ergebenden Widerstreit der Interessen des Schiffs-, Umschlags- und Straßen-Verkehrs, sowie der ästhetischen, praktischen und wirtschaftlichen Rückichten läßt sich kein rechter Ausgleich finden. wie man allerdings erst bei näherer Betrachtung ersehen önnte.

Die Rücksicht auf die Schiffahrt, die maßgebend bleibt, verlangt vor allem in diesem als Einheit aufzufassenden Hafen- und Fluß-Stückgut-Verkehrsgebiet eine sichere, bequeme und geregelte Ein- und Ausfahrt aller Schiffsgefäße auch bei Hochwasser und Sturm, ferner in bevorzugtem Maße weithin Freiheit und Uebersicht, außerdem einen ausreichenden Fahrtkrümmungsradius und 4 m Lichthöhe über höchstem Hochwasser auf ganzer Breite, schließlich ein Lösch- und Lade-Geschäft an den Ufern, das der durchgehende Verkehr nicht stören darf und ebenfalls 4 m Durchfahrtshöhe haben muß.

Abb. 8 Schiffsverkehr im Humbold-Hafen.

Solchen berechtigten Forderungen der Schiffahrt steht die Beibehaltung der Spree-Alsenbrücke gegenüber, deren Straßenhöhe im Falle ihres Fortbestehens im Anschluß nicht geändert werden kann, ferner die Rücksicht auf die zu belassende Breite, Höhe und Lage der fast horizontal verlaufenden Uferstraße, außerdem die Steigerung der Baukosten für die mehr Freiheit und Weite gestattenden Brückentragwerke und für den größeren Abbruch von bestehenden Anlagen, schließlich auch das von mancher Seite geförderte wohl unberechtigte Bestreben nach einer Anordnung der Tragwerke unter der Fahrbahn.

Außer diesen sich wiederstreitenden Verkehrsrücksichten, die eine äußerst beschränkte Bauhöhe der Ueberbrückung von ca. 1,0—1,3 m gegen sonst von vielleicht 1,40 bis 1,60 m bedingen, und außer der Zweckmäßigkeit der Anlage war auf einen guten Gesamteindruck im Stadtbild und auf eine Einschränkung der Baukosten Wert zu legen, für die nach staatsseitiger Auffassung allein die Stadt aufzukommen hat.

Für die allen Ansprüchen genügende Lösung der Verkehrsaufgabe sind seit dem vor ca. 16 Jahren auftretenden Umbau-Bedürfnis zahlreiche Möglichkeiten mit grundsätzlicher Beibehaltung bezw. Beseitigung der

Alsenbrücke in den Kreis der Betrachtung gezogen worden. Einige besondere Vorschläge für den Umbau sollen hier mit Rücksicht auf das allgemeine Interesse, das eine solche Anlage beanspruchen darf, unter Hinweis auf die Lichtbilder und den Uebersichtsplan kurz und grundsätzlich skizziert werden.

1. Anlage einer schrägen Oeffnung oberhalb wie die bestehende untere als Ersatz der oberen geraden Oeffnung mit einer Bogenüberbrückung unter der Fahrbahn, mit Erhaltung der Alsenbrücke.

2. Anlage von 2 gleichen überwölbten Durchfahrtsöffnungen von 14—15 m Normalweite, von 4 m Lichthöhe auf ca. 11 m Breite oberhalb und unterhalb der beizubehaltenden Alsenbrücke und Anlage einer 8 m weiten Oeffnung in deren rechten Widerlager, ferner Anordnung von Lagerräumen zu beiden Seiten und einer besonderen Warschaustation in der Mitte zur Regelung des Verkehrs.

3. Anlage einer großen Oeffnung von ca. 32 m Lichtweite als Ersatz der 3 bestehenden Durchfahrten, unter Abbruch der Alsenbrücke nebst Mittelpfeiler und Wiederverwendung ihres Bogenüberbaues für die große Oeffnung, dazu als Ersatz die Anlage zweier schrägen Brücken über die Spree, ferner Lagerhallen auf der Plattform zu beiden Seiten neben der Hauptöffnung unter der Straße.

4. Anlage von 2 gleich großen mit Eisenrahmenträgern unter Fahrbahn überspannten Durchgangsöffnungen von 20 m Normalweite oberhalb und unterhalb der beizubehaltenden Alsenbrücke als Ersatz der drei bestehenden Oeffnungen mit Lagerhallen wie vor unter der Straße, mit Wahrschaustation.

Diese Lösungen, bei denen die finanziellen und ästhetischen Rücksichten gegenüber den praktischen Bedürfnissen der Schiffahrt zu sehr in den Vordergrund traten, konnten für die Ausführung nicht in Aussicht genommen werden. Für die Staatsbauverwaltung ist die Sicherung des öffentlichen Verkehrs maßgebend. Wann, wie und ob die Frage des Umbaues in nächster Zeit endgültig gelöst werden wird, steht zurzeit noch nicht fest; sie wird aber in den gegenwärtigen Verhandlungen der beteiligten Gemeinde- und Staatsbehörden, denen neue, die Schiffahrt mehr als früher berücksichtigende Entwürfe vorliegen, in nächster Zeit voraussichtlich geklärt werden.

Jedenfalls bleibt es dabei von grundsätzlicher Bedeutung, daß die ganze Neuanlage aus den Verkehrs- und Vorflutverhältnissen heraus natürlich und zweckentsprechend entwickelt, der Schiffahrt und dem Frachtverkehr die ihm gebührende Uebersicht und Freiheit gelassen wird. Es läßt sich ein Bauwerk schaffen, das wohl allen Ansprüchen genügt, wenn man unter den vorliegenden Verhältnissen dem Interesse des Verkehrslebens ein entsprechendes Opfer bringt. Es empfiehlt sich vielleicht, daß man auf einen schweren Straßenverkehr im Zuge der Alsenallee über die Spree bei der Nähe benachbarter Brücken verzichtet, die Alsenbrücke nebst dem alten Mittelpfeiler fortnimmt, statt der drei alten Durchfahrten eine große für die Schiffahrt, mit elektr. Führung in Mitte, z. T. geeignet ausgebaute Oeffnung anlegt und über sie und die seitlichen noch abzutragenden Ladestraßen eine Straßenbrücke gefälliger Form — ohne Störung des Blicks in die Alsen- und Siegesallee — vielleicht als Hängebrücke mit Eisenpylonen frei von Ufer zu Ufer spannt. Skizzen der neuen Anlage mit zwei Oeffnungen und einer, wie sie dem Verfasser persönlich vorgeschwebt hat gibt Abb. 9.

Abb. 9.

Es wäre im Interesse des Berliner und des deutschen Schiffsverkehrs jedenfalls zu begrüßen, wenn die Altanlage möglichst bald durch ein neuzeitiges, dem Verkehr und dem Stadtbild sich anpassendes Bauwerk abgelöst und der langgehegte Wunsch, hier einwandfreie Schiffahrtsverhältnisse zu schaffen, in Erfüllung gehen würde. Es wäre auch wünschenswert, daß sich ferner noch andere Maßnahmen anschließen würden, die der lokalen und durchgehenden Schiffahrt von Berlin in geeigneter Weise die Wege ebnen könnten, sobald das Bedürfnis zur Verbesserung z. B. von Häfen, Umschlageinrichtungen, Wasserwegen und Brücken, mit wachsendem Verkehr mehr hervortreten und die Finanzlage einer besseren Zeit die Verwirklichung der auch für die städtische Bebauung, Güter- und Personalbeförderung grundlegenden Verkehrspläne ermöglichen würde.

Bem.: Siehe Aufsatz des Verfassers über die „ästhetische Gestaltung von Eisenbrücken", im Z. d. Bauv. 19. 9. 23, und über den „Plan eines Nordkanals in Berlin", im Z. d. Bauv. v. 12. März 24, ferner über die „Anordnung von städtischen Straßenbrücken mit gedrängter Bauhöhe" in der „Bautechnik" v. Oktober 24.

Der Kohlenumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen einst und jetzt.

Von Ing. E. Krahnen, Duisburg.

Als sich vor etwa 100 Jahren der Ruhrkohlenbergbau bei dem gänzlichen Fehlen von Kunststraßen fast nur auf Mülheim beschränkte, beförderte man die Kohlen mittels Schiebkarren von der Zeche zum Schiff. Diese Förderart hat sich lange erhalten. Als eine Zeche dazu überging, ein Gleis bis zur Ruhr anzulegen, stieß sie auf den größten Widerstand der „Kohlenschieber", die das Gleis trotz der aufgebotenen Gendarmerie zerstörten. Erst nachdem die Anlage eine zeitlang Tag und Nacht durch Militär geschützt wurde, gewöhnte man sich an diese neue Förderart. Da von den einzigen Transportwegen, Rhein und Ruhr, nur die Ruhr ausgebaut war, mußten die für Schleusenfahrt gebauten Ruhrschiffe an der Mündung der Ruhr, also in Ruhrort in flacher gehende Rheinschiffe umgeschlagen werden. Bei fehlendem Absatz wurden die Kohlen mittels Tragbahre in das kgl. Kohlenmagazin Ruhrort befördert, wo sie auch in Zeiten der Schiffahrtssperre infolge von Hoch- und Niedrigwasser oder Eisgang, sowie beim Fehlen von Kahnraum aufgestapelt und im Bedarfsfalle mittels Tragbahre in das Rheinschiff getragen wurden. Wesentlich vereinfacht wurde der Kohlenumschlag durch das Umschaufeln von Schiff zu Schiff, (Bild 1) bei dem die Schiffe nebeneinander vertäut wurden. Um Kohlenverluste beim Ueberladen zu vermeiden, legte man über die Bordwände ein Segeltuch. Zur Verringerung der Schaufelarbeit baute man die Schiffswände nur meterhoch und steckte nach Beladung zum Schutz gegen den Wellenschlag besondere Schutzborde auf die Bordkante ein.

Nach Einführung der Eisenbahnen genügten diese Umschlagsweisen nicht mehr. Um die ankommenden Züge schnell zu entleeren, wurden Pfeilerbahnen angelegt, von denen die Kohlen entweder in das Stapellager gestürzt oder mittels besonderer Schiebkarren, deren Hantierung große Kraft und Gewandtheit erforderte, in das Schiff befördert. Die schrägen Böschungen der alten Hafenteile zwangen dazu, Gerüste (sog. Bridges) zu bauen, deren wasserseitiges Ende mit einer Fangvorrichtung für das Schiebkarrenrad versehen wurde, um das Umstürzen des Karreninhalts in die Schiffe zu erleichtern. Obgleich man damals das Taylor-System noch nicht kannte, benutzte man eigentümliche dreieckige Schaufeln, bei deren Anwendung jeder zwecklose Kraftaufwand vermieden und große Mengen Kohlen in kurzer Zeit ohne übermäßige Ermüdung entladen werden konnten. Später ging man dazu über, die Verladebrücken mit Gleisen auszurüsten, auf denen eiserne Wagen von 650 kg Fassungsvermögen verkehrten. Diese Umschlagsweise hat sich bis in die 90er Jahre erhalten. Noch heute sieht man die Kohlenverladebrücken noch an vielen Stellen im Hafen. Auf die Dauer genügte diese Umschlagsweise jedoch nicht mehr für die gewaltigen von der Eisenbahn herbeigeschafften Kohlenmengen. Man baute daher um 1881 große Verladebühnen, sog. „Kipper", auf denen der ganze Eisenbahnwagen gekippt werden konnte. (Bild 1.) Bei diesen Kippern lag der Schwerpunkt der mit vollem Wagen belasteten Kippbühne vor, bei entleertem Wagen dagegen hinter der Kippachse, sodaß sich das wasserseitige Ende der Bühne bei beladenen Wagen senkte, bei entleertem Wagen aber durch die als Gegengewicht wirkende Bühne wieder selbsttätig hochgerichtet wurde. Mit Hilfe einer Bremse konnte die Bühne in jeder Lage festgehalten werden.

10580 - 22 - 148

Abb. 1. Entwicklungsgang des elektrischen Kippers.

Um noch größere Leistungen zu erzielen, bedient man sich heute der elektr. Kipper,*) (Bild 1, 2) von denen bereits achtzehn angelegt wurden. Auf einem großen Verschiebebahnhof werden die Wagen, nach Schiffen und Kohlensorten geordnet, den Zustellgleisen zugeführt. Ein elektrisch angetriebenes Spill zieht den Eisenbahnwagen auf eine ebenfalls elektrisch betätigte Drehscheibe, auf der er, durch Gleisbremsen festgehalten, in Richtung des Kippergleises gedreht und während des Drehens gewogen

*) Bauwerk: Demag, Duisburg.

Abb. 2. Teilansicht aus dem Duisburg-Ruhrorter-Hafen mit Kipperanlagen.

wird. Darauf hebt man das Drehscheibengleis an einem Ende durch ein elektrisches Triebwerk, und der Wagen rollt dann selbsttätig auf die Bühne des Kippers. Hier schnellen 2 kräftige Fanghebel (Bild 3) um die Vorderachse, die Stirnklappe wird geöffnet und die Bühne durch das elektr. angetriebene Windwerk, das in ein, innerhalb

Abb. 3. Fanghebel eines elektr. Kippers.

der Brücke gelagertes Zahnsegment eingreift, um etwa 50 Grad gekippt. Die Kohlen fallen in einen Trichter, der etwa 70 t, d. h. die Ladungen von 4 großen Wagen faßt, und dazu dient die Sturzhöhe der Kohle, also auch die Grusbildung und die damit verbundene Wertverminderung möglichst zu vermindern. Außerdem soll er die Verteilung der Kohlen über die ganze Breite und Länge des Schiffes ohne Hilfsmannschaft und bei jedem Wasserstand ermöglichen. Nach Entleerung rollt der Wagen von der etwas geneigten Kipperbühne auf eine zweite Drehscheibe, wo er nochmals gewogen und darauf den Leergleisen zugeführt wird.

Die Leistung des Kippers beträgt bis zu 35—40 Wagen stündlich. Die Durchschnittsleistung ist jedoch geringer, wenn verschiedene Kohlensorten verladen und das Schiff entsprechend verholt werden muß, oder wenn wegen der schwachen Böden der Flußkähne die Kohlen während des Verladens auf verschiedene Stellen des Schiffes verteilt werden müssen.

Die Anlagekosten eines elektrischen Kippers mit Brückengerüst, das den weit in das Wasser vorgebauten Kipper mit den Ladegleisen verbindet, betrugen einschließlich der beiden elektrischen Drehscheiben rund 400 000 Goldmark. Da sich wohl kaum ein Unternehmer gefunden hätte, der derart teuere Anlagen auf gepachtetem Grunde und in fremder Abhängigkeit angelegt hätte, wurden sie von der Hafenverwaltung gebaut, die sie auch heute noch betreibt. Für das Verladen gleicher Mengen Kohlen durch Kipper wurden vor dem Kriege

Abb. 4. Die neuesten Hafen-Krane für Kübelverladung.

etwa die Hälfte oder ein Drittel der Gebühren berechnet, wie für Krane mit Greifern oder Kübelbetrieb zu entrichten waren, die Kipper sind also bis heute die am leistungsfähigsten und billigsten arbeitenden Fördermittel geblieben. Bei stark gesteigertem Verkehr reichen bisweilen die am Ostende des Innenhafens gelegenen neuen ausgedehnten Zufuhrgleise nicht aus, um den Kippern genügende Kohlenmengen zuzuführen.

Andere Kohlenumschlagsarten.

Da hochwertige Stückkohlen, Koks und Briketts infolge der beim Stürzen unvermeidlichen Grusbildung oft erheblich an Wert verlieren, sind viele Zechen des Ruhrgebietes dazu übergegangen, die Kohlen in große Kübel zu füllen, die mit der Bahn nach dem Hafen gefahren und unmittelbar über dem Schiffsboden entladen werden. (Bild 4)

Abb. 5. Schwimmkran mit Kübelverladung.

Abb. 6. Schwimmkran mit Greifer und Kohlentasche.

Hierdurch wird jedes Ausstürzen und wieder Aufnehmen vermieden und die Kohle so geschont, daß man heute diese Verladeart wohl als die vorteilhafteste bezeichnen kann. Gewöhnlich werden die Kübel für ein Fassungvermögen von 7½ bis 10 t gebaut und zu 3 bis 7 auf einem flachen, normalspurigen Eisenbahnwagen aufgestellt, die zu etwa

10 in einem Zuge vereint werden. Die Kübel lassen sich in das Hakengeschirr eines Kranes einhängen, mit dem sie so tief wie möglich in das Schiff gesenkt und dort entleert werden, sodaß jegliches Stürzen der Kohle vermieden wird. Abb. 5 zeigt einen Demag-Kübelverladekran mit 15 t Tragkraft und einem verstellbaren, über zwei große Rheinschiffe reichenden Ausleger von 20 m Länge. Bei dieser Verladeart kann das Schiff festliegen und braucht nicht, wie bei Kipperanlagen, verholt zu werden. Außerdem lassen sich leicht Kohlen dem Lagerplatz entnehmen und der Ladung beimischen. Gewöhnlich werden diese Krane mit so starken Motoren ausgerüstet, daß sie stündlich bis 25 Kübel von Eisenbahnwagen in das Schiff befördern können und erzielt somit die beträchtliche Stundenleistung von etwa 250 Tonnen. Die Durchschnittsleistung beträgt bei achtstündiger Arbeitszeit etwa 120 t. In geringerem Umfange werden Kohlen durch Greifer verladen, und zwar meist Bunkerkohle für die Schleppboote. Diese Greifer werden in Verbindung mit Drehkranen, Verladebrücken oder Schwimmkranen angewandt. Diese Schwimmkrane haben ein fast unbegrenztes Arbeitsfeld und können überall im Hafen oder auf Strom arbeiten. (Bild 5.) Abbild. 6 zeigt einen Demag-Schwimmkran mit hochliegender Kohlentasche und zwei Schüttrinnen beim Bekohlen eines Dampfers.

Unsere neuzeitlichen Eimerbagger und ihre Anwendungsgebiete.

Von Reg.-Baumeister a. D. R. W. Müller, Witten/Ruhr.

Welch ungeheures Heer von Arbeitern würde heute täglich erforderlich sein, die Massen von Erdreich bezw. Bodenschätzen, die heute maschinell fortbewegt werden, durch Schaufeln mit der Hand fortzubewegen, welche unendliche Fülle von Zeit würde hierzu erforderlich sein und wie gering ist doch hierbei die Arbeitsleistung der Menschenhand gegenüber einer Maschine zu veranschlagen. Ganz gewaltig sind die Massen, die durch unsere neuzeitlichen Eimerbagger fortbewegt werden. Worauf beruht nun diese Ausgestaltung unseres Baggerwesens? Ausschlaggebend waren die außerordentlichen Bedürfnisse für den Ausbau unserer Verkehrswege, seien es nun Bahnen oder Kanäle oder gar Hafenanlagen, sowie auch die wirtschaftlich zu gestaltende Gewinnung unserer Bodenschätze, und dies zusammen führte zu der außerordentlichen Entwicklung des Eimerbaggers. Ferner wurden die Fristen zur Fertigstellung der großen Erdarbeiten immer kürzer bemessen und die täglich zu fördernden Mengen unserer Bodenschätze immer höher angesetzt; so kam es von selbst, daß an die Maschinen immer größere Anforderungen gestellt wurden. Die Vervollkommnung der Konstruktion, Verwendung bester und geeigneter Materialien zum Bau und sorgfältige Ausführung, verbunden mit sachverständiger Leitung, bieten die nötige Betriebssicherheit und die größte Leistung. Ferner drängen die stets sich schwieriger gestaltenden Arbeiterverhältnisse darauf, überall, wo es nur angeht, die Menschenkraft durch Maschinenkraft zu ersetzen, um nur von möglichst wenigen Menschen abhängig zu sein Für Deutschland kommt hauptsächlich die Gewinnung der Rohbraunkohle und die Ausgestaltung unseres Wasserstraßennetzes in Frage.

Welche Leistungen haben die alten Eimerbagger vollbracht, bei denen der Inhalt eines Eimers 60 Liter betrug, und welche Leistungen vollbringen unsere neuen Eimerbagger, denen außer dem Inhalt eines Eimers von 300—600 Litern noch eine enorme Antriebskraft zur Verfügung steht. Es muß gesagt werden, daß gerade die Gewinnung der Rohbraunkohle aus ihren ungeheuren Lagern mit sehr einflußreich auf die Vervollkommnung und Leistungsfähigkeit der Eimerbagger eingewirkt hat. Bei der Gewinnung der Rohbraunkohle müssen vornehmlich ganz gewaltige Massen Erdreich und Kohle täglich fortbewegt werden, da hier nicht allein die Gewinnung von Rohbraunkohle in Frage kommt, sondern auch die Fortbewegung der über der Kohle lagernden Abraummassen. Diese Bedeckung der Braunkohlenlager, die allerdings hauptsächlich aus Sand und Ton besteht, ist in den meisten Fällen nicht gering, sondern zuweilen ziemlich mächtig und reicht bis zu einer Tiefe von 50 m und mehr. Diese ganze Deckschicht muß nun erst entfernt werden, bevor der Abbau der Kohle überhaupt begonnen werden kann. Diese Arbeiten leisten all die großen gigantischen Eimerbagger. Welch gewaltige Massen an Abraum täglich von diesen Riesenmaschinen befördert werden müssen, bevor überhaupt an eine Förderung der Kohle gedacht werden kann, geht daraus hervor, daß auf einem Werke allein 30 000 Kubikmeter Abraum täglich durch solche Riesenbagger bewältigt werden müssen. Man stelle sich einmal das Heer von Menschen für diese Arbeit vor, die durch diese Riesenmaschinen ersetzt werden. Welche Zahl Arbeiter würde hierfür allein notwendig sein, ohne die Förderung von Braunkohle. Diese 30 000 Kubikmeter stellen aber erst die Bewältigung des Abraumes, mit dem man nicht allein zufrieden ist, sondern man will ja Rohbraunkohle fördern. Will man aber täglich auch 30 000 Kubikmeter Rohbraunkohle gewinnen, so müßte also das Heer der Arbeiter verdoppelt werden. All diese gewaltigen Arbeiten leisten uns die riesigen Eimerbagger.

Anbei eine kleine Gegenüberstellung der Arbeitsleistungen der heutigen Eimerbagger gegenüber denen von früheren Zeiten. Es wurden z. B. beim Bau des Nordostsee-Kanales seinerzeit monatlich etwa 50 000 Kubikmeter Erdmassen fortbewegt, während heute in einer neuzeitlichen Anlage täglich diese damalige monatliche Leistung von 50 000 Kubikmeter noch übertroffen wird. Solche Massenbewegungen würden mit Arbeiterhand täglich unmöglich sein.

Mit der Vervollkommnung dieser Rieseneimerbagger hat die Technik in der letzten Zeit weiter gute Fortschritte gemacht, indem sie diese vom Dampfantrieb auf elektrischen Antrieb umstellte. Ein Eimerbagger leistete früher bei einem Eimerinhalt von 60 Liter etwa 30 Kubikmeter in der Stunde. Daß natürlich die Leistung unserer heutigen Rieseneimerbagger von verschiedenen Gesichtspunkten abhängt, dürfte wohl einleuchtend sein. Hierfür sind maßgebend die Beschaffenheit des Bodens und die Stärke der Antriebskraft neben dem Inhalt der Baggereimer.

Interessant ist eine kleine Uebersicht über die Vervollkommnung dieser Riesenarbeitswerkzeuge. Während früher bei einem Eimerinhalt von 60 Litern stündlich 30 Kubikmeter Leistung vorhanden war, wurde diese nach und nach gesteigert bei 120 Liter Eimerinhalt auf 75 Kubikmeter stündlich, bei 200 Liter Eimerinhalt auf 120 Kubikmeter, dann bei 500 Liter Eimerinhalt auf 750 Kubikmeter und schließlich bei 600 Liter Eimerinhalt bis zu 900 Kubikmeter in der Stunde. Mit dem letztgenannten Bagger hätte eine Monatsleistung von 50 000 Kubikmeter für den Nordostseekanal in 5½ Tagen mit einem einzigen solchen Bagger bei 10stündigem täglichem Betrieb geleistet werden können. Dies ist wahrlich eine gewaltige Leistung und unsere Technik kann auf diese Fortschritte wirklich stolz sein.

Die Rheinpolizei.

Von Polizeiinspektor Lang, Koblenz.

Den von verschiedenen Seiten geäußerten Wünschen, im Anschluß an die in der vorletzten Nummer dieser Zeitschrift veröffenlichten hochinteressanten Betrachtungen des Direktors des Bewaakingsdienstes op de groote Stroomen in Holland, Herrn A. Westerhuis in Rotterdam, über die Sicherheitsverhältnisse auf den Wasserstraßen Hollands eine ähnliche Darlegung über den Stand der polizeilichen Sicherheit auf dem deutschen Rhein zu bringen, komme ich gerne nach. Dabei muß allerdings gleich zu Anfang hervorgehoben werden, daß diese Schilderung mit Rücksicht auf die Sachlage und die Verhältnisse am Rhein nur allgemeiner Natur sein kann.

Die Errichtung der Rheinpolizei in ihrer jetzigen Form erfolgte im Jahre 1920.

Infolge der überhand nehmenden Unsicherheit auf dem Rhein beschloß das preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten im Sommer 1920 die Schaffung eines wirksamen polizeilichen Schutzes auf dem Rhein. Dieser Einrichtung wurde unter der Bezeichnung „Rheinpolizei" die Bekämpfung aller strafbaren Handlungen auf dem Rhein und an seinen beiden Ufern zugewiesen. Sie ist, nachdem sie nach Auflösung des genannten Ministeriums kurze Zeit dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe unterstellt war, seit dem 1. April 1922 dem Preußischen Herrn Minister des Innern unterstellt.

Den zu erfüllenden Aufgaben entsprechend mußte diese Polizeiformation vollkommen umorganisiert und eingestellt werden. Dabei erforderten es die Verhältnisse, daß der Zweck mit einer so niedrig als möglich bemessenen Beamtenzahl und auch mit dem geringsten Aufwand von Mitteln erreicht wurde. Beides ist auch gelungen. Unter Berücksichtigung aller für die Erfüllung der Aufgaben in Frage kommenden Einzelheiten wurde ihre Organisation als Kriminalpolizei als die allein richtige erachtet und durchgeführt. Nur bei kriminalistischer Einstellung des gesamten Dienstbetriebes konnten mit der äußerst geringen Beamtenzahl die gestellten Anforderungen erfüllt werden. Nach nunmehr vierjähriger Tätigkeit kann gesagt werden, daß hiermit tatsächlich der richtige Weg eingeschlagen worden ist.

Die für die preußische Main- und Rheinstrecke geschaffene Rheinpolizei wurde dem Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz unmittelbar unterstellt und daher auch deren Zentralstelle nach Koblenz, dem Sitz des Oberpräsidiums, gelegt.

Die von den maßgebenden Stellen gehegte Absicht, die Rheinpolizei, deren Kosten vom Reich dann aufgebracht wurden, auf die ganze deutsche Rheinstrecke auszudehnen, hat sich bisher noch nicht verwirklicht. Während Bayern für sein Rheingebiet, von Lauterburg bis kurz vor Worms, zu gleicher Zeit eine in gleicher Weise organisierte Rheinpolizei mit dem Sitz in Ludwigshafen errichtete, die allerdings nach etwa einem Jahre wieder aufgelöst wurde, haben die Länder Hessen und Baden von der Einrichtung eines solchen polizeilichen Schutzes ganz abgesehen.

Um die organisatorische Einrichtung der preußischen Rheinpolizei so einfach, aber auch so wirksam wie nur irgend möglich zu gestalten, wurde ihr Dienstbereich, der am Main und Rhein eine Stromstrecke von insgesamt 600 Kilometer umfaßt, in 3 Rheinpolizeibezirke eingeteilt. Diese Bezirke wurden wiederum in 4 bis 5 Rheinpolizei-Amtsstellen (Gruppen) zergliedert. Auf diese Weise war es möglich, diese lange und sehr bedeutende Wasserstraße unter ständigen polizeilichen Schutz zu stellen. Bei der Festlegung der Schnittpunkte zwischen den genannten Bezirken mußte auf die örtlichen Verhältnisse Rücksicht genommen werden. Durchschnittlich gehört zu jedem Rheinpolizeibezirk eine Stromstrecke von etwa 200 Kilometer und zu jeder Amtsstelle (Gruppe) eine solche von 30—35 Kilometer. Dem 1. Rheinpolizeibezirk, dessen Sitz nach Mainz gelegt werden mußte, ist die preußische Mainstrecke und Rheinstrecke von Mainz bis Salzig zugewiesen; dem 2. Rheinpolizeibezirk mit dem Sitz in Bonn die Rheinstrecke von Salzig bis Köln und dem 3. Rheinpolizeibezirk mit dem Sitz in Duisburg-Ruhrort diejenige von Köln bis zur niederländischen Grenze. Auf dem zu Hessen gehörenden Teil des Rheins zwischen der Mainmündung und Bingerbrück wird von der Rheinpolizei ihre Tätigkeit im ausdrücklichen Einverständnis mit der hessischen Regierung ausgeübt.

Die gesamten Fäden laufen bei der Zentralstelle der Rheinpolizei in Koblenz zusammen. Sie gehen von hier aus in die genannten Bezirke und von diesen weiter zu sämtlichen Rheinpolizei-Amtsstellen, von denen sie auf dem gleichen Wege wieder zur Zentrale zurückführen. In gleicher Weise werden innerhalb der Bezirke alle Angelegenheiten von den Bezirksbüros aus geleitet. So ist die ganze hier in Frage kommende wichtige Wasserstraße in bezug auf den polizeilichen Schutz gewissermaßen mit einem lückenlos schließenden Netz umspannt.

Die Leitung des gesamten Dienstbetriebes ist dem Verfasser übertragen. An der Spitze eines jeden der 3 Rheinpolizeibezirke steht ein Polizeikommissar, dem je nach örtlichen Verhältnissen der betreffenden Stromstrecke 9 bis 12 Beamte (Polizei-Hauptwachtmeister, Polizei-Oberwachtmeister und Polizei-Wachtmeister) unterstellt sind. Letztere sind an den wichtigsten Punkten ständig stationiert. Von diesen Stellen aus werden zu allen Tages- und Nachtzeiten sowohl zu Wasser wie an Land Streifen und Ermittelungen unternommen. Um einen schnellen Nachrichtendienst zu ermöglichen, auf den aus naheliegenden Gründen ganz besonderer Wert gelegt werden muß, sind sowohl die Rheinpolizeibezirke als auch die einzelnen Amtsstellen an das Fernsprechnetz angeschlossen. Diese Fernsprechverbindungen sind folgende:

Zentralstelle: Amt Koblenz Nr. 2910—2915.
Polizei-Inspektor Lang (Wohnung) Koblenz Nr. 1886.

1. Rheinpolizeibezirk (Büro): Mainz Nr. 4727,
Rheinpolizei-Amtsstelle Mainz: Mainz Nr. 4727,
" Eltville: Eltville, Pol.-Verwaltung,
" Rüdesheim: Rüdesheim, Pol.-Verwaltung,
" Oberwesel: Oberwesel Nr. 43.

2. Rheinpolizeibezirk (Bezirksbüro): Amt Bonn, Nr. 1888,
Rheinpolizei-Amtsstelle Koblenz: Koblenz Nr. 2910—2915,
" Neuwied: Neuwied, Pol.-Verwaltung,
" Bonn: Bonn Nr. 1888,
" Köln: Köln Nr, A 6126 (Wasserbauamt).

3. Rheinpolizeibezirk (Bezirksbüro): Amt Duisburg Nord Nr. 6649,
Rheinpolizei-Amtsstelle Benrath: Amt Benrath Nr. 95,
" Düsseldorf: Düsseldorf Nr. 4696,
" Uerdingen: Uerdingen Nr. 11,
" Duisburg: Duisburg Nord 6649,
" Emmerich: Pol.-Verwaltung Emmerich.

Die Polizeikommissare und die Polizei-Hauptwachtmeister sind sämtlich Hilfsbeamte aller Staatsanwaltschaften, zu welchen ihr Dienstbereich gehört.

Der Dienst der Rheinpolizei muß überall da, wo an den Ufern Landstraßen vorhanden sind, was mit einigen

Ausnahmen am Niederrhein überall der Fall ist, nicht nur auf dem Wasser, auf dem selbstverständlich die Haupttätigkeit liegt, sondern auch an Land ausgeübt werden. Zu diesem Zweck ist für die Ausübung der Tätigkeit auf dem Strom jeder Rheinpolizeibezirk mit einem Motorboot und für den Dienst an den Ufern jeder Beamte mit einem Fahrrad ausgerüstet. Letztere sind mit Rücksicht auf die den Beamten zugewiesenen sehr ausgedehnten Dienstbereiche, durchschnittlich 30 bis 35 km, unentbehrlich, sie werden aber auch bei den Bootsstreifen auf dem Wasser mitgeführt, um im Bedarfsfalle sofort zum Dienst an Land verwandt zu werden.

Die Hauptaufgabe der Rheinpolizei besteht in der Bekämpfung und Verfolgung der Schiffsgutberaubungen. Diebstähle und Unterschlagungen usw. Ein weiteres Tätigkeitsgebiet besteht in der Verfolgung des Schmuggels (verbotswidrige Ein- und Ausfuhr). Daneben muß aber auch die unberechtigte Fischerei verfolgt und auf die Befolgung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung geachtet werden. Daraus ergibt sich, daß nicht nur die engste Zusammenarbeit mit sämtlichen an diesen Wasserstraßen gelegenen Gerichtsbehörden, von denen die Rheinpolizei sehr stark in Anspruch genommen wird, sondern auch besonders mit den örtlichen Polizeien, der Landjägerei. ferner aber auch mit den Zoll- und Steuerbehörden bestehen muß. Diese wirksame Zusammenarbeit bezw. Ergänzung ist, wie die Ergebnisse bewiesen haben, nicht nur für die Rheinpolizei, sondern auch für die genannten Behörden besonders wichtig.

Für die Erfüllung der Aufgaben ist es unerläßlich, daß sämtliche Beamte nicht nur mit den gesamten Rhein- und Mainschiffahrts-, sondern auch mit den sehr verschiedenen örtlichen Verhältnissen bis in alle Einzelheiten vertraut sind. Diese genaueste Kenntnis von Schiffahrt, Wasser, Land und Leuten ist um so wichtiger, da bei den hier in Frage kommenden Eigentumsvergehen in sehr vielen Fällen aus den Reihen der Schiffer und des Schiffspersonals mit gewissen Kreisen der Uferanwohner erfahrungsgemäß Hand in Hand gearbeitet wird. Da der Schiffsverkehr auf dem Rhein und Main, von wenigen Ausnahmen abgesehen, während der Dunkelheit ruht, und die Schiffsladungen während des Stilliegens der Fahrzeuge in erheblich höherem Grade gefährdet sind, als während der Fahrt, ist es selbstverständlich, daß die Haupttätigkeit der Rheinpolizei in einem wirksamen Nachtdienst liegen muß. Bei diesem wird wiederum das Hauptaugenmerk auf die zahlreichen Schiffs-Ankerplätze gelegt. Wenn auch solche schweren Beraubungen von Schiffen, bei denen Schiffsgüter aller Art in Mengen von mehreren hundert Zentnern, in einigen Fällen sogar 600—800 Zentner Kohlen in einer Nacht, entwendet wurden, jetzt nicht mehr vorkommen können, so zeigt sich doch immer wieder, daß an den genannten langen Stromstrecken es immer noch zahlreiche Elemente gibt, welche die Schiffsgüter nach wie vor als besonders ergiebige Beute für die Langfinger-Zunft ansehen. Den Flußpiraten, welche die gesamte Rheinschiffahrt besonders während des Krieges und in der ersten Nachkriegszeit fortgesetzt beunruhigten und die meist in Banden auftraten und mit Vorliebe mit Schußwaffen und Handgranaten vorgingen, ist jedoch das Handwerk gelegt. Der Kampf gegen diese war für die Rheinpolizei umso schwieriger, da sie diesen Banden vollständig waffenlos gegenüberstand; erst vor 2 Jahren ist von der Besatzungsbehörde die Ausrüstung mit je einer Kleinkaliber-Pistole für jeden Beamten gestattet worden. Wenn auch jetzt das Wirken der Rheinpolizei in tägliche Kleinarbeit bezw. ständigen Kleinkrieg übergegangen ist, so kann doch gesagt werden, daß durch ihr bloßes Bestehen bereits eine vorbeugende Tätigkeit von erheblicher Bedeutung zu erkennen ist. Die gewerbs- und gewohnheitsmäßigen Schiffsgutdiebe haben hinreichend erkannt, daß sie auf ihrem Arbeitsgebiet nicht mehr so sicher sind, als es vordem der Fall war. Ebenso deutlich ist zu erkennen, daß diejenigen Personen aus den Reihen des Schiffspersonals und der Schiffer, die früher in bezug auf die Schiffsgüter ein recht weites bezw. gar kein Gewissen mehr hatten, erheblich vorsichtiger geworden sind. Von einer allgemeinen Unsicherheit auf der preußischen Rhein- und Mainstrecke kann daher jetzt nicht mehr gesprochen werden.

Aus nachstehender Uebersicht über die Ergebnisse der Tätigkeit der Rheinpolizei in den Jahren 1920 bis 1924 (in letzterem bis 1. August), ist bereits ihr vorbeugendes Wirken und damit eine Zunahme der Sicherheit auf den genannten Stromstrecken deutlich zu erkennen.

Bei dem internationalen Charakter der Rheinschiffahrt ist ferner die unmittelbare Zusammenarbeit der preußischen Rheinpolizei und der niederländischen Strompolizei, die im vorigen Jahre aufgenommen werden konnte, ganz besonders wichtig. In den ersten 8 Monaten dieses Jahres sind es bisher über 20, meist besonders wichtige Fälle, darunter einer wegen Raubes und einer wegen Mordes, in denen die Zusammenarbeit zur Herbeiführung einer Strafverfolgung und zur Sicherstellung der entwendeten Güter usw. in Tätigkeit treten konnte, sodaß für die Zukunft von dieser erfolgreichen Zusammenarbeit für die beiden Länder die befriedigendsten Ergebnisse zu erhoffen sein dürften.

Die Zahl der festgestellten strafbaren Handlungen betrug:

	1921	1922	1923	1924
a) an Diebstählen, Unterschlagungen. Beraubunen an Schiffgütern usw.	777	462	511	277
b) an Steuerhinterziehungen	12	56	6	—
c) an Verstößen gegen die Rheinschiffahrtspolizeiordnung	410	120	30	24
d) an unberechtigter Ausübung der Fischerei	—	—	71	258
e) die Gesamtzahl der in Ermittlungs- und Strafsachen auf Ersuchen der Gerichtsbehörden pp. getätigten Verhandlungen betrug	2496	4740	3562	2269
f) die Zahl der wegen begangener strafbarer Handlungen festgenommenen Personen betrug	nicht gezählt	nicht gezählt	155	37
In der Bekämpfung der Diebstähle, Beraubungen und Unterschlagungen pp. an Schiffsgütern wurden aus begangenen strafbaren Handlungen beschlagnahmt:				
a) an Lebensmittelwaren im Werte von	4 955 700 ℳ	2 881 900 ℳ	13 890 000 ℳ	5 023 G.-ℳ
b) an sonstigen Schiffsgütern (außer Lebensmittel), insbesondere Kohlen, Holz, Tabak, Fahrzeugen usw. Waren im Werte von (Die hier genannten Waren wurden sämtlich den Geschädigten zurückgegeben, bzw. den Gerichtsbehörden zur Verfügung gestellt, der Wert ist nur dann angegeben, wenn er mit Sicherheit festgestellt werden konnte.)	1 257 500 ℳ	2 373 100 ℳ	22 083 177 700 ℳ	12 3[illegible]0 G.-ℳ
An Waren, welche dem Ein- und Ausfuhrverbot unterliegen und verbotswidrig ein- oder ausgeführt werden sollten, wurden beschlagnahmt Waren im Gesamtwerte von	103 597 750 ℳ	3 7[illegible]0 500 ℳ	950 635 000	— — —

Nach den über die auf dem Oberrhein von der lothringischen Grenze (Lauterburg) bis Mainz, vorkommenden Schiffsgutdiebstählen usw., von den Schiffahrtsinteressenten nach wie vor geäußerten lebhaften Klagen, scheinen auf dieser etwa 150 km langen Stromstrecke die Sicherheitsverhältnisse allerdings ungünstiger zu sein. Sofern die dieserhalb zwischen Preußen und Hessen bereits erfolgte Fühlungnahme zu dem beabsichtigten weiteren Ausbau der Rheinpolizei auf die hessische Stromstrecke führen sollte, dürfte auch dort bald Abhilfe geschaffen werden können.

Geschäftliche Mitteilungen

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Tagung des Großen Ausschusses. In der zweiten Hälfte November findet eine Sitzung des Großen Ausschusses statt. U. a. sind Vorträge über die Bedeutung der Schiffshebewerke, ferner über die Verwendungsmöglichkeiten des Dieselmotors in der Binnenschiffahrt in Verbindung mit dem Lloyd-Antrieb vorgesehen. Die Einladung zu dieser Tagung wird der Zentralverein Anfang November herausgeben.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 9 S. 224) neu beigetreten:

Körperschaftsmitglieder:

Saale-Kanal-Bauverein, Halle a. d. Saale, Königstr. 85.
Klöckner-Werke A.-G., Berlin, Hauptverwaltung in Rauxel i. W., Bergbauverwaltung in Rauxel i. W.

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Plenarsitzung des Reichsausschusses am Donnerstag, den 2. Oktober 1924, im Vereinshaus Deutscher Ingenieure, Berlin. Im Vereinshaus Deutscher Ingenieure fand am Donnerstag, den 2. Oktober 1924, vormittags 10 Uhr, unter dem Vorsitz des Präsidenten, Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, eine aus allen Stromgebieten des Deutschen Reiches sehr gut besuchte Plenarversammlung des Reichsausschusses statt, auf der zu den brennendsten, das Binnenschiffahrtsgewerbe berührenden Tagesfragen Stellung genommen wurde, nachdem am Tage zuvor sich bereits das vollzählig versammelte Präsidium des Reichsausschusses mit den auf der Tagesordnung stehenden Fragen beschäftigt hatte.

Nach den Begrüßungsworten des Herrn Präsidenten hielt Herr Geh. Regierungsrat Reichert vom Reichswirtschaftsministerium einen äußerst interessanten Vortrag über die aktuelle Frage der Belastung der deutschen Industrie mit den 5-Milliarden-Obligationen auf Grund des Sachverständigen-Gutachtens. Die sehr beachtenswerten Ausführungen über Entstehung, Inhalt und Bedeutung der Obligationsgesetze, des Industrie-Belastungsgesetzes und des Aufbringungsgesetzes, unter besonderer Berücksichtigung der Belastung der Binnenschiffahrtsbetriebe kamen aus berufenem Munde, — war Herr Geheimrat Reichert doch selbst an den diesbezüglichen Verhandlungen in Paris und London beteiligt.

Nach der sich dem Vortrag anschließenden Diskussion gab der Herr Vorsitzende zu Punkt 2 der Tagesordnung einen kurzen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Wasserumschlags-Tarife und die voraussichtliche zukünftige Gestaltung dieser für die Binnenschiffahrt so wichtigen Frage und verlieh der Hoffnung Ausdruck, daß die ununterbrochene angestrengte Arbeit des Reichsausschusses auf diesem Gebiete in der Folgezeit unter den durch die Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geschaffenen, völlig veränderten Verhältnissen nicht von dem gleichen Mißerfolg begleitet werden möge, wie er bisher leider festgestellt werden muß. An der Aussprache über die Frage der Wasserumschlagstarife beteiligten sich Vertreter aller Stromgebiete. Herr Direktor Tillich, Mülheim, berichtete, daß der Rhein nach monatelangem Kampfe im Juli d. Js. endlich den Ausnahmetarif VI U bekommen habe, daß aber dieser Tarif schon vor der kürzlich eingetretenen 10prozentigen Ermäßigung der Eisenbahnfrachten völlig unzulänglich gewesen und den Bedürfnissen der rheinischen Kohlenindustrie in keiner Weise gerecht geworden sei. Z. Zt. sind die Zustände wieder unhaltbar, da bei der allgemeinen 10prozentigen Herabsetzung der Eisenbahntarife der allgemeine Ausnahmetarif VI U nicht ermäßigt worden ist. Die bereits vor langer Zeit gestellten Anträge der Elbe und Oder um Gewährung der Wasserumschlagstarife sind bis heute unberücksichtigt geblieben. Die Eingaben der betreffenden Körperschaften wurden vom Reichsverkehrsministerium nicht mehr erledigt, da die Verwaltung der alten Reichsbahn der Tarifpolitik der neugeschaffenen Reichsbahn-Gesellschaft nicht vorgreifen wollte. Es hängt ganz von der tarifpolitischen Einstellung der neuen Gesellschaft ab, ob und wann die für die Existenzmöglichkeit der Schiffahrt auf diesen Stromgebieten unbedingt notwendigen Umschlagstarife zur Einführung gelangen. Von seiten des Rheins wurde angeregt, bezüglich der Eisenbahntariffrage in enger Fühlungnahme mit den Handelskammern zu arbeiten.

In der Frage der Reorganisation der Wasserstraßenverwaltung, die hierauf zur Disukssion stand, stellte sich der Reichsausschuß auf den Standpunkt, daß das Reichsverkehrsministerium auch nach Bildung der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit einer eigenen Wasserstraßenabteilung unter Leitung eines Staatssekretärs bestehen bleiben und der Ausbau der Wasserstraßenverwaltung unter Errichtung von eigenen, mittleren und unteren Behörden des Reiches nunmehr endlich durchgeführt werden müsse. Die Gründe, die für diese Stellungnahme maßgebend waren, hat der Reichsauschuß in seinem an den Herrn Reichskanzler gerichteten Antrag vom 5. 10. 24, der ebenfalls in diesem Heft veröffentlicht ist, formuliert.

Herr Rechtsanwalt Dr. J. Schneider, Bres-Breslau, berichtete über die Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechtes, im Anschluß an die Anregungen und Vorschläge der Völkerbund-Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. In nächster Zeit sollen, nachdem für die Seeschiffahrt eine Reihe von Abkommen bereits getroffen sind, andere demnächst zustandekommen werden, auch für die Binnenschiffahrt gemeinsame Rechtswege entstehen. Das Bestreben des Reichsausschusses wird

dahingehen, mit Rücksicht auf die Vervollkommnung des europäischen Wasserstraßennetzes nach und nach ein gemeinsames europäisches Binnenschiffahrtsrecht zu schaffen. Die Grundlage dieses neuen europäischen Binnenschiffahrtsrechtes wird und muß das Deutsche Binnenschiffahrtsrecht sein, das ja von anderen Staaten teilweise schon jetzt übernommen ist.

In der Frage der Wasserstraßenbeiräte, zu der ebenfalls auf der Plenarversammlung Stellung genommen wurde, wird der Reichsausschuß darauf hinarbeiten, daß, abgesehen von den durch die einzelnen Binnenschiffahrtskörperschaften zu entsendenden Vertretern, auch noch weitere Vertreter der deutschen Binnenschiffahrt, insbesondere aus den Reihen des Zentralvereins bezw. Reichsausschusses durch den Reichsverkehrsminister in den Reichswasserstraßenbeirat berufen werden.

Weiterhin stand die Frage der Umsatzsteuerpflicht für die Schleppschiffahrt auf den internationalen Strömen zur Beratung und Diskussion. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, der die gänzliche Freistellung der Binnenschiffahrt von der Umsatzsteuerpflicht in ausführlich begründeten Anträgen bereits vor einem halben Jahr beim Reichsfinanzministerium und beim Reichsverkehrsministerium beantragt hat, wird diese Angelegenheit auch weiterhin bearbeiten und dafür eintreten, daß die deutsche Binnenschiffahrt möglichst bald von dem Drucke der ausländischen Konkurrenz, welche die deutsche Umsatzsteuer nicht bezahlt und so in der Lage ist, beim Abschluß von Schleppverträgen die deutschen Schiffahrtsgesellschaften genau um den Betrag der Umsatzsteuer zu unterbieten, befreit wird.

Was die Beschränkung der Haftpflicht in der Binnenschiffahrt anbelangt, so wurde beschlossen, daß grundsätzlich der offiziellen Festlegung der Haftpflichtbeschränkung durch den Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt zuzustimmen sei. Vor der definitiven Festlegung derselben sollen aber noch auf den einzelnen Stromgebieten, insbesondere Westdeutschlands, im Benehmen mit den Handelskammern Erhebungen über etwa bestehende Handelsgebräuche angestellt werden.

Die Tagung des Reichsausschusses, die im Rahmen der vom 1.—6. Oktober 1924 in Berlin stattgefundenen Binnenschiffahrtstagungen abgehalten wurde, war außerordentlich stark besucht. Sie zeigte eine erfreuliche Einmütigkeit der gesamten deutschen Binnenschiffahrt und bewies klar und deutlich, daß nur durch gemeinsame Arbeit die gemeinsamen Interessen unseres Gewerbes wirkungsvoll vertreten werden können.

Organisation der Wasserstraßenverwaltung. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat in einem an den Herrn Reichskanzler am 5. 10. 24 gerichteten Antrag seine Stellungnahme zur Organisation des Reichsverkehrsministeriums und seiner mittleren und unteren Instanzen dargelegt und ausführlich begründet. Der Antrag lautet wie folgt:

Veranlaßt durch verschiedene Pressenachrichten über die Umgestaltung des Reichsverkehrsministeriums und den Ausbau der Wasserstraßenverwaltung hat sich unsere Körperschaft als die zentrale Vertretung der gesamten deutschen Binnenschiffahrt in ihrer Plenarsitzung vom 2. d. M. eingehend mit diesen Fragen befaßt und als einstimmige Auffassung festgestellt, daß

1. das Reichsverkehrsministerium auch nach Bildung der deutschen Reichsbahngesellschaft mit einer eigenen Wasserstraßenabteilung unter Leitung eines Staatssekretärs bestehen bleiben,
2. der Ausbau der Wasserstraßenverwaltung unter Errichtung von eigenen mittleren und unteren Verwaltungsbehörden des Reiches nunmehr durchgeführt werden müsse.

Unter den Gründen, die zu dieser Stellungnahme geführt haben, gestatten wir uns, namentlich folgende hervorzuheben:

Die Leistungen, die von Verwaltung und Wirtschaft des deutschen Reiches zur Durchführung der Ergebnisse der Londoner Konferenz verlangt werden, sind ungeheuerlich; sie erfordern u. a. auch eine außerordentliche Steigerung der Pflege des Verkehrswesens. Die Annahme, daß für ein Reichsverkehrsministerium nach der Umgestaltung der Reichsbahn kein genügend großes Arbeitsfeld vorhanden sei, das die Unterhaltung eines besonderen Ministeriums rechtfertige, erscheint uns auch in bezug auf das Eisenbahnverkehrswesen durchaus irrig. Die Reichsbahn darf in der neuen Organisationform kein Fremdkörper in der deutschen Volkswirtschaft werden. Sie für deren Bedürfnisse auch in Zukunft nutzbar zu machen, wird eine besonders schwierige Aufgabe sein, die angesichts ihrer außerordentlichen Bedeutung für die deutsche Wirtschaft gerade in einem eigenen Fachministerium verfolgt werden muß, wenn das Höchstmaß des erreichbaren Erfolges erzielt werden soll.

Infolge der neuen Stellung der Reichsbahn gewinnen überdies die Pflege und der Ausbau des deutschen Wasserstraßenwesens wesentlich erhöhte Bedeutung. Während des Ausbaues des Reichsverkehrsministeriums haben wir schon 1919 und 1920 Gelegenheit gehabt, mit den zuständigen Herren Ministern Beratungen über die Frage zu pflegen und stets zum Ausdruck gebracht, daß die notwendige großzügige Behandlung des deutschen Wasserstraßenwesens mindestens in einer eigenen Abteilung eines Fachministeriums des Reiches zu erfolgen habe und diese Zentrale über eine eigene Verwaltungsorganisation in den deutschen Stromgebieten verfügen müsse. Wir dürfen als bekannt voraussetzen und nur hinzufügen, daß schon die Erfahrungen der wenigen Jahre, die seit Errichtung der Wasserstraßenabteilung vergangen sind, diese Auffassung als richtig bestätigt haben. Wesentlich gestärkt aber sind wir in unserer Stellungnahme durch die Folgen, die sich in bezug auf die deutsche Wasserstraßenpolitik aus der neuen Stellung der Reichsbahn für die Zukunft ergeben. In wesentlichem Umfang kann die Reichsbahn nach den Ergebnissen der Londoner Konferenz nicht mehr als Instrument zur Förderung der deutschen Volkswirtschaft verwandt werden. Die Lücke, die hier in den Möglichkeiten der deutschen Gewerbeförderung entstanden ist, muß durch die Vervollkommnung des zweiten Großverkehrsmittels, des Wasserstraßen- und Binnenschiffahrtswesens, ausgefüllt werden. So erlangen die Bau- und Verwaltungsfragen dieses Gebietes eine wesentlich erhöhte Bedeutung, der nur eine starke, fachliche Zentralleitung mit einem möglichst leicht arbeitenden Verwaltungsapparat gerecht werden kann.

Aus der Schwierigkeit und Größe dieser Aufgaben wie aus der tatsächlichen wirtschaftlichen und technischen Gestaltung des Wasserstraßenverkehrs ergibt sich ferner u. E. zwingend die Notwendigkeit, daß das Ministerium auch über einen arbeitsfähigen Verwaltungsapparat in den einzelnen Wasserstraßengebieten verfügt. Die wirtschaftliche und technische Verkehrsgestaltung auf unseren großen Strömen ist in den letzten Jahrzenten derart einheitlich geworden, daß die nach Ländern organisierte Wasserstraßenverwaltung den Bedürfnissen des großen Verkehrs nicht mehr gerecht wird. Insbesondere haftet der gegenwärtigen Organisation durch die Beteiligung verschiedener Instanzen verschiedener Länder in den laufenden Verwaltungsmaßnahmen eine Umständlichkeit und infolgedessen Schwerfälligkeit an, die die Entwicklung

des Verkehrswesens zum mindesten nicht fördert, zum Teil sogar hemmt.

Was ferner die innere Verwaltung des Wasserstraßenwesens betrifft, wie sie jetzt besteht, die sich durch eine gewisse Zwiespältigkeit auszeichnet, insofern die Beamten der Verwaltungsbehörden Länderbeamte mit Reichsaufgaben sind und auch natürlich in dem alten Vorgesetztenverhältnis stehen, so kann es naturgemäß für jeden Praktiker, mag er in der Verwaltung oder in der Wirtschaft stehen, nur klar sein, daß sich daraus für eine durchgreifende, klare, einfache und möglichst leicht arbeitende Verwaltungsführung Schwierigkeiten ergeben müssen, die sowohl auf dem Gebiet der Zuständigkeit wie auf dem der Beamtendisziplin liegen.

Wenn wir indessen aus den vorstehenden Gründen den Ausbau der Wasserstraßenverwaltung im Sinne einer Reichsorganisation mit eigenen mittleren und unteren Instanzen hervorheben, so geschieht es lediglich aus rein praktischen Gesichtspunkten. Bei den im Zusammenhang mit dieser Frage in Betracht kommenden politischen Erwägungen darf u. E. hervorgehoben werden, daß die Möglichkeit einer politischen Beeinflussung der Wasserstraßenverwaltung im Sinne der Länderregierungen ja im vollen Umfange mehrfach gegeben ist und daß die laufende wirtschaftspolitische Mitarbeit an der Pflege des Wasserstraßenverkehrs trotz Durchbildung der Reichsorganisation nicht nur möglich, sondern unverändert dringend erwünscht bleibt. Auch die Beobachtung der Reichswasserstraßenverwaltung und ihrer Instanzen seitens der Länder ist u. a. unverändert weiterhin gegeben, es sei z. B. nur an die vorgesehene Mitwirkung von Ländervertretern in den Bezirkswasserstraßenbeiräten und im Reichswasserstraßenbeirat erinnert.

Die Durchführung der Reichsorganisation sollte aber auch u. E. nunmehr nicht länger hinausgeschoben werden, da auf allen Stromgebieten neue Bau- und Verwaltungsaufgaben vorliegen, deren Durchführung eine starke Förderung des deutschen Wasserstraßenwesens und damit der deutschen Volkswirtschaft bedeuten würde. Wir gestatten uns daher den Antrag, daß, nachdem bereits einige Jahre über die Errichtung einer Zentralverwaltung der Wasserstraßen vergangen sind und diese Einrichtung sich mehr und mehr bewährt, nunmehr auch die endgültige Ausgestaltung der Reichswasserstraßenverwaltung in den einzelnen Stromgebieten tatkräftig in Angriff genommen und durchgeführt werden möchte.

Verreichlichung der Wasserstraßen. Im Preußischen Landtag wurde ein Antrag eingebracht, darauf hinzuwirken, daß die Verwaltung der Wasserstraßen auch weiterhin bei den mittleren und unteren Behörden den Ländern verbleiben soll. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat in folgender, an den Herrn Präsidenten sowie an die einzelnen Fraktionen des Preußischen Landtags gerichteten Entschließung gegen diesen Antrag Stellung genommen:

„Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt als die Interessenvertretung der gesamten deutschen Binnenschiffahrt erhebt schärfsten Einspruch dagegen, daß die Wasserstraßen des Reiches in der Verwaltung der einzelnen Länder verbleiben. Dieser Zustand würde den Interessen der deutschen Binnenschiffahrt widersprechen, nicht nur, was den Bau und die Unterhaltung der Wasserstraßen, sondern auch was den Betrieb derselben anbelangt. Außerdem würde die Verwaltung der Wasserstraßen durch die Länder im Gegensatz zu der Reichsverfassung stehen.

Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt fordert mit allem Nachdruck die Durchführung des Artikels 97 der Reichsverfassung."

Diese Entschließung hatte den Erfolg, daß der obengenannte Antrag zurückgezogen bezw. in unserem Sinne abgeändert wurde.

Verschlußordnung für Elbeschiffe. Dem vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt am 30. Juni 1924 beim Reichsverkehrsministerium gestellten Antrage, für die Beförderung zollpflichtiger Güter auch weiterhin Schiffe mit Notverschlüssen zuzulassen, wurde am 15. September ds. Js. durch folgenden Beschluß des Präsidenten des Landesfinanzamtes Magdeburg stattgegeben:

„Nach § 1 der Verschlußordnung für Elbeschiffe (vgl. Erlaß des Preuß. Herrn Finanzministers vom 16. 3. 06 III 3671) dürfen unter Zoll- oder Steuerüberwachung stehende Waren durch Flußfahrzeuge auf der Elbe und deren Nebenflüssen nur in vorschriftsmäßig hergerichteten „Verschlußkähnen" befördert werden. Zahlreiche verschlußsicher eingerichtete Fahrzeuge haben ihre Verschlußeinrichtungen verfallen lassen oder haben sich zu der vorgeschriebenen 5jährigen Nachprüfung nicht gestellt. Neubauten an Verschlußkähnen sind seit dem Kriege kaum gemacht worden. Bei dem starken und sich oft auf einen kurzen Zeitraum zusammendrängenden Versand von unversteuertem Salz und Zucker hat sich in einigen Häfen oft ein derartiger Bedarf an Verschlußkahnraum ergeben, daß er nicht gedeckt werden konnte. Dem zurzeit somit tatsächlich bestehenden Mangel an Verschlußkahnraum muß vorläufig noch Rechnung getragen werden. Ich ordne daher an, daß die Versendung von unversteuertem Salz und Zucker in Flußfahrzeugen auch unter „Notverschluß" erfolgen darf unter der Voraussetzung, daß vorschriftsmäßige „Verschlußkähne" nicht zur Verfügung stehen und der für die Verladung in Aussicht genommene Kahn nach seiner Bauweise einen zuverlässigen Abschluß mit Bleien überhaupt ermöglicht. Als Frist für die allgemeine Zulassung von „Notverschlüssen" wird der 31. März 1925 gesetzt. Nach diesem Zeitpunkt dürfen „Notverschlüsse" allgemein nicht mehr zugelassen werden."

---

c) Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe, Berlin.

Bericht über die außerordentliche Generalversammlung des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V. anläßlich des 25jährigen Bestehens. Im Rahmen der vom 1. bis 4. Oktober 1924 in Berlin stattgefundenen Binnenschiffahrts-Tagungen fand am 3. Oktobr im großen Sitzungssaal der Industrie- und Handelskammer Berlin anläßlich des 25jährigen Bestehens des Verbandes eine außerordentliche Generalversammlung des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffart u. verwandte Gewerbe e. V. statt, nachdem am Nachmittage des 2. Oktober eine Verwaltungsratssitzung vorausgegangen war. Der langjährige 1. Vorsitzende des Verbandes, Herr Major Placke, konnte in seiner Festansprache eine stattliche Anzahl von Mitgliedern aus allen Teilen des Reiches, Vertreter sämtlicher deutschen Stromgebiete begrüßen. Herr Dr. Lemmer von der Vereinigung der

Deutschen Arbeitgeberverbände referierte in einem sehr interessanten Vortrag über die Lohnpolitik der deutschen Arbeitgeberverbände und die Arbeitszeitfrage. Die Ausführungen des Herrn Vortragenden sowie auch die äußerst beachtenswerten Darlegungen des Herrn Kienzl über die kommunistische Bewegung in Deutschland wurden von den anwesenden Herren Vertretern der Arbeitgeberverbände der deutschen Binnenschiffahrt mit großem Interesse entgegengenommen. Die beiden Vorträge erhellten, wie Herr Major Placke ausdrücklich hervorgehoben hat, klar und deutlich die Notwendigkeit des Zusammenhaltens der deutschen Arbeitgeberverbände auch in der jetzigen Zeit. Im Anschluß an die beiden Vorträge standen verschiedene die Arbeitgeberverbände der deutschen Binnenschiffahrt interessierende Fragen zur Beratung und Diskussion. Nach der Aussprache über die Reichsarbeitsgemeinschaft für deutsche Binnenschiffahrt und die Zentralarbeitsgemeinschaft des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes erklärte sich Herr Direktor Graetz, Breslau, bereit, den Vorsitz der Reichsarbeitsgemeinschaft und somit auch den Vertretersitz in der Zentralarbeitsgemeinschaft, den er bis vor kurzem inne gehabt hatte, auch weiterhin zu übernehmen. Die äußerst harmonisch verlaufene Tagung, die schon von Anfang an unter dem Zeichen der Einigkeit und völligen Uebereinstimmung aller deutschen Stromgebiete in den wichtigsten Fragen ihres Gewerbes gestanden hatte, schloß mit einem gemeinsamen Mittagessen und geselligen Zusammensein der Vertreter der verschiedenen Stromgebiete im Kaiserkeller.

Anläßlich des 25jährigen Bestehens hat der Verband eine Denkschrift herausgegeben, die neben dem Bilde des gegenwärtigen engeren Vorstandes eine kurze Entwicklungsgeschichte des Verbandes und verschiedene Tabellen und Uebersichten enthält, u. a. über die Angliederung des Verbandes an die Spitzenverbände, die Organisation des Zentralbüros der deutschen Binnenschiffahrt usw.

---

d) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Schiffahrtsbetriebsverband für die Oder-Breslau.

Oderregulierung unterhalb Breslaus. In der Presse sind einige unzutreffende Nachrichten über Pläne der Strombauverwaltung veröffentlicht worden. Berichtigend teilt die Oderstrombauverwaltung offiziell hierzu mit:

Die Frage, in welcher Weise die Oderwasserstraße unterhalb Breslau am zweckmäßigsten zu verbessern ist, ist näher geprüft worden. Dabei ist unter anderen Möglichkeiten auch eine Lösung durch Kanalisierung mit Staustufen, ähnlich wie oberhalb Breslau, untersucht worden. Die Prüfung führte zu dem Ergebnis, daß eine Kanalisierung zu verwerfen sei, weil umfangreiche Schädigungen der Landwirtschaft durch Verwässerung des Geländes entstehen würden, die eingedeichten fruchtbaren Niederungen infolge Erschwerung des Abganges der Hochfluten und des Eises durch die zahlreichen Staustufen mehr als bisher gefährdet würden der Schiffahrt durch die Staustufen größere Zeitverluste erwachsen würden, endlich die Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten der kanalisierten Wasserstraßen sehr hoch sein würden

Nach Lage der Dinge kommt als einziges Mittel, die Oderwasserstraße unterhalb Breslau zu verbessern, nur eine Aufspeicherung von Zuschußwasser in Staubecken bei gleichzeitigem Niedrigwasserausbau des Stromes in Betracht. Die Vorteile dieser Maßnahmen kommen außer der Schiffahrt auch der Land- und Forstwirtschaft zugute. Denn einmal werden die Oderhochwässer, welche zur Vegetationszeit besonders schädlich auftreten, durch die Staubecken in ihrem Abfluß günstig beeinflußt, und dann wird durch das Zuschußwasser in trockenen Zeiten verhindert, daß der Grundwasserstand unter eine gewisse Mindesthöhe sinkt. Von anderer Seite ist die Befürchtung ausgesprochen, daß die Oder durch den weiteren Ausbau ihr Wasser schneller als bisher abführen wird, und daß deshalb die Niedrigwasserzeiten mit ihren für die Schiffahrt und Landwirtschaft schädlichen Folgen noch ausgeprägter in die Erscheinung treten werden. Diese Befürchtung ist grundlos; denn der Ausbauplan enthält, abgesehen von unbedingt nötigen Abflachungen und zwei kleineren Durchstichen, keine Verkürzungen des Stromlaufs, die das Gefälle vermehren und den Abfluß des Wassers beschleunigen.

Die Strombreite wird im allgemeinen nur in dem unteren Stromgebiet, wo sie noch zu groß ist, durch Verlängerung der Buhnen eingeschränkt werden, in dem oberen Stromgebiet unterhalb Breslau ist die Strombreite im allgemeinen schon jetzt der Wasserführung angemessen.

Schlepplohnermäßigung auf den märkischen Wasserstraßen. Von verschiedenen unserer Mitglieder ist die Ermäßigung der Schleppsätze auf dem Hohenzollernkanal, nachdem die Notstandsfracht für die durch diese Wasserstraße erreichbaren Stationen Platz gegriffen hat, angeregt worden.

Die Vereinigte Schleppdampfer-Genossenschaft e. G. m. b. H. zu Spandau teilt uns mit, daß auf Grund der Einführung der Notstandsfracht und des Abbaues der Sätze im Oderbezirk die Schleppsätze ermäßigt worden sind. Bei Benutzung des Groß-Schiffahrtsweges wird eine Schlepplohnermäßigung von 12 % auf den bisherigen tarifmäßigen Satz gewährt. An diejenigen Mitglieder, welche nur die Notstandsfracht erhalten, ist bereits Rückzahlung in der mitgeteilten Höhe vorgenommen worden.

Die Vereinigte Schleppdampfer-Genossenschaft e. G. m. b. H. zu Spandau teilt uns hierzu noch weiter mit, daß mit Wirkung von Montag, den 6. Oktober 1924, in den Schlepptarifen der märkischen Wasserstraßen eine Ermäßigung dergestalt eintritt, daß zu den Grundtarifen statt des Zuschlages von 40 % nur noch ein solcher von 20 % erhoben wird.

Auf der Strecke der Unterhavel wird zu den Grundtarifen ein Zuschlag von 30 % vom gleichen Tage ab gerechnet. Für den Oderspreekanal kommt eine Neuregelung nicht in Frage. Die Kanalschlepplöhne werden jeweils vom Schleppausschuß des Frachtenausschusses für die Oder festgesetzt.

Insbesondere weist die Vereinigte Schleppdampfer-Genossenschaft darauf hin, daß ab 6. Oktober 1924 zufolge der allgemeinen Herabsetzung der Tarifzuschläge auf die eingeführten Notstandsfrachten keine weiteren Ermäßigungen zugestanden werden können.

Vom Frachtenausschuß. Für Güterladungen ist am 26. September eine Aenderung erfolgt. Die bisher bestehende Fracht von 6,60 Mk. (für Güter war bekanntlich eine Notstandsfracht nicht eingeführt) ist ermäßigt worden. Der Frachtenausschuß hat in dieser Hinsicht den nachstehenden Beschluß gefaßt:

„In der heutigen Sitzung der Güterkommission des Frachtenausschusses wurde beschlossen, daß mit Verladung ab 26. September die Frachten für Güter in der Form errechnet werden sollen, daß für die Strecken

Cosel—Berlin—Oberspree eine Kohlengrundfracht von 6,— Gmk.

und Cosel—Stettin eine solche von 5,50 Gmk. je Tonne zu kalkulieren ist. Dazu treten die Güterzuschläge wie bisher und die höheren Schleusenzölle. Die Abschläge ab Breslau usw. bleiben in unveränderter Weise bestehen."

In der Sitzung vom 7. Oktober mußte man mit Rücksicht auf die Lage zu dem Entschluß kommen, Notstandsfrachten und Bedingungen bis zum 1. November aufrecht zu erhalten.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben. Mit Wirkung vom 16. Oktober 1924 wurden die Schiffahrtsabgaben auf den Märkischen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder um durchschnittlich 10 % ermäßigt.

Strombereisung des Plauer- und Ihlekanales. Am 30. September 1924 hatten die Mitglieder unseres Verbandes Gelegenheit, die in der letzten Zeit auf dem Plauer- und Ihlekanal ausgeführten Neubauten an Ort und Stelle zu besichtigen und von den Herren Vertretern der Regierung näheres über die von der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen für die nächste Zeit in Aussicht genommenen Wasserbauprojekte zu erfahren. Der Regierungsdampfer „Mark", auf dem die Strombereisung stattfand, verließ vormittags kurz vor 10 Uhr Brandenburg und führte bei herrlichem Wetter die Teilnehmer in achtstündiger Fahrt bis nach Burg — nicht weit von der Einmündung des Ihlekanales in die Elbe.

Ueber die Bauarbeiten auf der durchfahrenen Strecke sei kurz folgendes erwähnt:

Bei der Wusterwitzerbrücke ist die Baugrube für die neue Schleuse, die so hoch angelegt werden soll, daß dadurch die Kader-Schleuse später ganz in Wegfall kommt, schon ausgehoben. Am Plauer-Kanal sind in der vergangenen Zeit große Baggerarbeiten geleistet worden, es wird auch zurzeit noch mit Baggern und Spülschiffen weitergearbeitet. Die Strecken Genthin-Bergzow, Ihleburg-Burg, sowie die Durchstiche bei Genthin und auf der Bergzow-Pareyer Strecke, ferner das Stück vom Plauer See bis zur Baugrube der Wusterwitzer Schleuse sind bereits fertig, d. h. auf das Mittellandkanalmaß gebracht. Die Bauarbeiten an der vorgenannten Schleuse werden eifrig betrieben, damit die fertigen Strecken möglichst bald mit den in der neuen Polizeiverordnung festgelegten Schleppzugslängen befahren werden können.

Das noch nicht fertige Stück des Ihle-Kanals, sowie die Schleusen bei Nigripp und Parey müssen auf das Mittellandkanalmaß gebracht sein, bevor der Uebergang des Mittellandkanales über die Elbe fertig sein wird, damit die märkischen Wasserstraßen zur gegebenen Zeit sofort in der Lage sind, den mit der Vollendung dieses Kanales einsetzenden Verkehr reibungslos aufzunehmen.

Zuschüttung des Luisenstädtischen Kanals in Berlin. Die Stadt Berlin verfolgt den Plan, in Anbetracht des geringen Schiffs-, Lösch- und Ladeverkehrs und aus hygienischen Gründen den Luisenstädtischen Kanal, der in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zur Verbindung der Spree mit dem Landwehrkanal angelegt wurde und sich vom Urbanhafen bis zum Engelbecken und von dort in einem Bogen bis zum Mariannenufer hinzieht, auf seiner ganzen Länge zuzuschütten. Der Kanal ist zurzeit fast unbenutzt und auch für die Zukunft kommt ein regerer Verkehr nicht in Frage, da dem Kanal die für den Lösch- und Ladeverkehr erforderlichen Lagerplätze, Hallen, Krane usw. fehlen und das anliegende Gelände vollständig mit Mietshäusern, nicht Industriegebäuden, bebaut ist. Da der Verkehr vom und zum Urbanhafen und Schöneberger Hafen durch den Landwehrkanal und für größere Schiffe vor allem durch den Neuköllner Schiffahrtskanal sichergestellt, andererseits die aus dem geringen Verkehr und damit der seltenen Oeffnung der Köpenicker Schleuse folgende Stagnation des Wassers zu mit der Zeit sich fortgesetzt steigernden hygienischen Mißständen führt, hat der um sein Gutachten befragte Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen keinerlei Bedenken gegen die geplante Maßnahme erhoben.

Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Magdeburg.

Jahresbericht 1923.

Der Bericht für das Geschäftsjahr 1923 weist auf die schwierigen Verhältnisse hin, denen auch die Berufsgenossenschaften im Inflationsjahre ausgesetzt waren. Bereits im August mußte mit der Einhebung von Beitragsvorschüssen begonnen werden. Dabei war angesichts der Verhältnisse nur die Heranziehung eines Teils der Unternehmer möglich, die Kleinschiffer zu erfassen, hätte nur unproduktive Verwaltungsarbeit bedeutet. Bei der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft entstand sogar wegen Zahlungsunfähigkeit der Antrag auf Auflösung und ev. Verschmelzung mit der Elbegenossenschaft, was aber schließlich wieder hinfällig wurde, nachdem sich die finanzielle Lage der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft wieder ganz wesentlich gebessert hatte. 1923 waren bei der Genossenschaft 3190 (3371) Betriebe versichert. Davon wurden 422 (314) Betriebe vom Unternehmer selbst ausgeübt. Mindestbeitrag zahlten 673(560) Betriebe. Freiwillig versichert waren 294 (272) Unternehmer. An versicherten Arbeitnehmern waren 13 650 (14 842) vorhanden, im ganzen also 14 041 (15 113) versicherte Personen. Im Laufe des Jahres wurden 97 (113) Unfälle entschädigungspflichtig, 27 davon hatten den Tod, 19 eine teilweise und 51 eine vorübergehende Erwerbsunfähigkeit zur Folge.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg.

Binnenumschlagstarife. Der Verein hat erneut bei der Reichsregierung, gestützt auf eine Entschließung der beteiligten Rheinschiffahrts- und Umschlagsbetriebe, die beschleunigte Schaffung von Binnenumschlagstarifen für das Rhein-Maingebiet zum Ausgleich für die bestehenden Seehafenausnahmetarife beantragt. Wie wir soeben erfahren, hat die Reichsbahndirektion Köln in Verfolg unseres Antrags zu einer mündlichen Besprechung auf den 17. d. M. eingeladen. Ueber das Ergebnis werden wir berichten.

Ausdehnung des Ausnahmetarifs 6 u auf die Häfen Offenbach a. Main und Gernsheim. Mit Wirkung vom 1. 8. d. J. ab sind die Versandstationen Offenbach a. Main und Gernsheim in den Ausnahmetarif 6u (Kohlenumschlagstarif) aufgenommen worden.

Aufhebung des Verbots der Ausfahrt leeren deutschen Schiffsraums über Emmerich. Der deutsche Delegierte bei der C. J. N. C. hat uns mitgeteilt, daß die Verfügung vom 19. 1. 1923, wonach die Ausfahrt der Schlepper und des Leerraums nach Holland verboten war, in Ausführung des Londoner Abkommens aufgehoben worden ist. Den Centres de contrôle sind die entsprechenden Anweisungen erteilt worden.

In der Behandlung beladener und leerer deutscher Fahrzeuge, Schlepper mit und ohne Anhang, wird somit kein Unterschied mehr gemacht. Der Centre de contrôle in Emmerich stellt lediglich bei der Ausfahrt eine „Ausgangsfeststellung" aus, deren Annahme für die Schiffer nicht obligatorisch ist.

Ausstellung von Patenten an die Rheinschiffer. Die Interalliierte Rheinlandkommission in Koblenz hat am 3. 9. folgende Sonderverordnung zur Aufhebung der Sonderverordnung Nr. 180 betr. Ausstellung von Patenten an die Rheinschiffer erlassen:

„Die Interalliierte Rheinlandkommission verordnet in Erwägung dessen, daß es im Anschluß an die Abmachungen, welche den Gegenstand des Londoner Protokolls vom 30. August 1924 und dessen Anlagen bilden, nicht mehr als notwendig erscheint, das Versagen der deutschen Dienstzweige bezüglich der zum Handelsverkehr auf dem Flußwege notwendigen Transporte in Erwägung zu ziehen;

auf Grund des Artikels 3 des Rheinlandabkommens und der Verordnung Nr. 17;

auf Grund der Mannheimer Konvention vom 17. Oktober 1868 betr. Rheinschiffahrt;

auf Grund der Entscheidungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 13. April 1923, 18. Dezember 1923 und 21. März 1924;

auf Grund der Artikel 1, 2, 3 und 4 der zwischen den alliierten Regierungen und der deutschen Regierung vereinbarten Abmachung, welche die Anlage III zum vorgenannten in London am 30. August 1924 unterzeichneten Protokoll bildet;

was folgt:

Artikel 1.

Die Verordnung Nr. 180 wird aufgehoben.

Artikel 2.

Die durch Artikel 2 vorgenannter Verordnung zur Ausstellung zeitweiliger besonderer Patente an die Rheinschiffer eingesetzten Sachverständigenausschüsse werden aufgelöst.

Die bis jetzt von genannten Ausschüssen ausgestellten zeitweiligen besonderen Patente bleiben nichtsdestoweniger bis zur Inkraftsetzung der von der Zentralschiffahrtskommission in Aussicht genommenen neuen Patent-Bestimmungen gültig.

Artikel 3.

Vorbehaltlich der der Interalliierten Feldschiffahrtskommission zustehenden Rechte, wie sie besonders in Verordnung Nr. 17 bestimmt werden, werden alle Schwierigkeiten, zu welchen die Anwendung gegenwärtiger Verordnung Anlaß geben könnte, durch Beschluß der Kommission geregelt.

Artikel 4.

Gegenwärtige Verordnung ist im Gebiete des Brückenkopfes Kehl anwendbar.

Artikel 5.

Gegenwärtige Verordnung tritt sofort in Kraft.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 10. Okt. Allmähliches, aber stetes Steigen des Wasserstandes der Oder wie der Glatzer Neisse ermöglichte die Tauchtiefe ab Breslau am 5. 9. auf 1,50 m heraufzusetzen. Zusammen mit diesem Wasserwuchs brachte der noch in Geltung befindliche Notstandstarif eine erhebliche Steigerung des Kohlenumschlages in Cosel-Hafen. Die in den Wochen vorher in Breslau zum Stilliegen gekommene tiefer beladene Schiffahrt ist restlos von Breslau abgeschwommen. Gegen Mitte September ging der Wasserstand der Oder wieder sehr stark zurück, sodaß die Tauchtiefe ab Breslau am 22. 9 auf 1,28 m und am 25. 9. auf 1,18 m heruntergesetzt werden mußte. Die Verladungen in Cosel-Hafen sind, wie zu erwarten war, in der letzten Berichtswoche erheblich gestiegen. Die sogenannte Notstandsfracht für Kohlen, Koks usw. ist durch Beschluß des Frachtenausschusses für die Oder vom 25. 9 unter weiterer Ausetzung der Kleinwasserzuschläge noch über den 1. 10. hinaus verlängert, die Normalfracht für Güter, d. h. ohne die üblichen verschiedenartigen Zuschläge, auf 6 M. für die Strecke Cosel/Hafen-Berlin-Oberspree und auf 5,50 Mk. für die Strecke Cosel/Hafen-Stettin ermäßigt worden. — An der Fürstenberger Einfahrt ist ein Kahn gesunken, ohne jedoch die Schiffahrt zu stören.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 11. Okt. Gegenüber dem Vormonate ist eine leichte Belebung des Stück- und Massengüterverkehrs von und nach Hamburg, Magdeburg, Stettin und Breslau festzustellen, mit Ausnahme des Mehl- und Getreideverkehrs, von Oberschlesien, das gegen das amerikanische Getreide nicht konkurrieren kann. Auch der Verkehr in der Baumaterialienschiffahrt zeigt eine leichte Besserung gegenüber dem Vormonate, sodaß hier von einer befriedigenden Beschäftigung gesprochen werden kann. Größere Störungen des Schiffahrtsbetriebes sind im Berichtsmonate nicht vorgekommen. Die Schiffahrtsabgaben werden nach wie vor trotz der geringen Ermäßigung um 10 Prozent bei den stark gesenkten Frachten äußerst drückend empfunden.

Elbe.

Hamburg, 10. Okt. Bericht über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg. Die Wasserstände auf der Elbe und Oder waren im September recht günstig; erst im letzten Monatsdrittel trat eine langsame Verschlechterung ein, die ein Sinken der Pegelstände bis beinahe auf die normale bezw. kontraktliche Grenze brachte. In der ersten Hälfte des Monats konnte der für den Bergverkehr in Hamburg verfügbare Kahnraum das nicht übermäßig starke Ladungsangebot glatt bewältigen; zudem wurden die Frachten infolge des starken Wettbewerbes sehr herabgedrückt. Um die Mitte des Monats erfolgte eine Wendung. Die Schiffahrtsgesellschaften hatten zur Bewältigung des Talverkehrs erhebliche Mengen Kahnraum leer aus Hamburg nach der Oberelbe verfügt; es trat hierdurch ein Mangel an Kahnraum in Hamburg ein, der um so fühlbarer wurde, als auch das Angebot in einer Reihe von Massenartikeln sich verstärkte. Die Frachten, insbesondere nach den Elbestationen, gingen sprunghaft in die Höhe. Da auch im Oktober große Ankünfte in Getreide zu erwarten sind, muß für den Rest der Schiffahrtssaison mit einem höheren Frachtenniveau als bisher sowohl für die Elbe als auch für die märkischen Wasserstraßen gerechnet werden, eine Erscheinung, die im Herbst meistens aufzutreten pflegt. Die Deutsche Reichsbahn hat mit Wirkung vom 18. September die Bahnfrachten um 10 Prozent und den Zuschlag für die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen um 5 Prozent herabgesetzt. Die in verschiedenen Zeitungen enthaltene Notiz über Ermäßigung der Hamburger Hafengebühren ist vielfach mißverstanden; diese Ermäßigung bezieht sich nur auf die vom Vertreter des Seeschiffes zu zahlende und in die Seefrachten eingerechnete Raumgebühr. Die

Frachten stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt: nach Magdeburg 30, Schönebeck 31, Barby 32, Aken 33, Wallwitzhafen 34, Kleinwittenberg 42, Torgau 50, Riesa 55, Dresden 58, Laube-Tetschen 75, Aussig 82, Halle 55, Berlin Kohlen 37, Getreide 45, Breslau schw. Futtermittel 65, Scwergetreide 75 Goldpfennig für 100 kg, alle Raten exkl. Bugsierlöhne. (Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer.)

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund. 10. Okt. Die Schiffahrt auf den westdeutschen Kanälen war auch während des Monats September lebhaft beschäftigt. In Richtung Emden war die Kohlenverladung sehr flott. Zu Berg wurden größere Mengen Erz und geringere Mengen Getreide verladen. Dem starken Verkehr entsprechend waren die Umschlagsbetriebe im Dortmunder Hafen sehr lebhaft beschäftigt, sodaß teilweise nachts gearbeitet werden mußte. Die Beschäftigung der Kipper im Hafen Hardenberg war gleichfalls gut. In der Hannoverfahrt war während des ganzen Monats starke Nachfrage nach Kahnraum für Kohlentransporte. Rückladung war etwas weniger vorhanden als im Vormonat, sodaß infolge der Zunahme der Kohlentransporte Kahnraum leer nach dem Zechengebiet zurückgenommen werden mußte. Der Betrieb im Rhein-Herne-Kanal war normal. Kahnansammlungen wurden nicht festgestellt bis auf eine Ansammlung von Kähnen an Schleuse I gegen Mitte des Monats, die es mit sich brachte, daß die Kähne einen Tag auf das Durchschleusen warten mußten. Die Beladung an den Zechenhäfen erfolgte prompt. Ueber den Schleppbetrieb liegen, von Einzelfirmen abgesehen, Bemängelungen nicht vor.

D o r t m u n d: Im Monat September sind im Dortmunder Hafen angekommen 341 beladene Schife und 113 leere Schiffe mit 191 117 t Ladung, davon 185 550 t Erz. Ausgegangen sind 87 beladene Schiffe und 319 leere Schiffe mit 48 303 t Ladung, davon 38 284 t Kohlen.

M i n d e n u n d W e s e r v e r k e h r: Der Verkehr in den hiesigen Häfen hat sich im Vormonat nicht gehoben; es gingen nur 6 Kähne mit 1828 t Kohlen und 23 Kähne mit 1118 t Stückgut, Getreide und Futtermittel ein. Die mangelnde Kohlenzufuhr ist auf die im Bericht für August erwähnten Umstände zurückzuführen. Eine Ableichterung der vom Kanal kommenden und für Weserplätze bestimmten Kähne war nicht nötig, da die Weser einen guten Wasserstand führte. Derselbe bewegte sich zwischen 2,94 und 5,14 m, dem höchsten Stand am 4. 8. gemäß dem Mindener Pegel. Durch die größere Ausfuhr von Kalidüngesalzen hat sich der Verkehr von der Ober- nach der Unterweser etwas belebt. Der Mangel an Bergfrachten von den Unterweserhäfen nach Oberweser- und Kanalstationen besteht nach wie vor, sodaß die meisten Schiffe leer zum Zechengebiet zurücklaufen müssen.

H a n n o v e r: Der Verkehr in den hannoverschen Häfen gestaltete sich im Monat September 1924 wie folgt: Eingegangen sind zusammen 197 Kähne mit 84 532 t Ladung und ausgegangen sind 197 Kähne mit 84 771 t Ladung. Die eingegangenen Mengen betrugen ca. 40 % mehr als im Vormonat, während der Ausgang um ca. 9 % abnahm. Diese Abnahme ist in der verminderten Ammoniakverladung zu suchen.

E m d e n: Im Monat September sind in Emden angekommen ca. 200 000 t Erz und rund 4000 t Getreide von der Ostsee und Hamburg. Ausgehend wurden verladen 63 767 t Kohlen und 1500 t Koks, sowie geringere Mengen Eisen, Schrott und Rasenerz. Die Mengen wurden größtenteils wasserseitig übernommen. Die Umschlagsbetriebe waren gut beschäftigt.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Schiffahrtsbericht für Aschaffenburg-Neuer Hafen vom 5. 8. bis 4. 10. 1924.

Vom und zum Rhein				Vom und zum Obermain				Gesamtverkehr	
Zufuhr zu Berg		Abfuhr zu Tal		Abfuhr zu Berg		Zufuhr zu Tal		Tonnen	Schiffe
t	Zahl der Schiffe	t	Zahl der Schiffe	t	Zahl der Schiffe	t	Zahl der Schiffe		
4157	220	8416	133	434	39	128	4	143135	396

Regensburg, 10. Okt. Die Bemühungen für Einführung eines Ausnahmetarifes für die Donauumschlagsstationen in der Art der früheren Verbandtarife im norddeutschen und süddeutschen Donauumschlagsverkehre sind bisher ergebnislos gewesen. Die Donau ist bekanntlich im Bergverkehr ein bedeutender Zubringer für die Reichsbahn (Holz, Petroleumprodukte, Getreide usw.) und im Talverkehr ein Abnehmer für die Reichsbahn, der zu billigen Frachten deutsche Erzeugnisse nach den Donauländern weiterführt. Auch in der vergangenen Berichtszeit sind wieder größere Mengen Holz aller Art, Getreide, Petroleum und Benzin usw. bergwärts angekommen. Talwärts gingen hauptsächlich größere Partien Salz, Koks, Papier, Glas und Stückgut.

Rhein.

Baseler Schiffsverkehr im August 1924. Begünstigt durch anhaltend ungewöhnlich guten Wasserstand hat der Schiffverkehr nach Basel sich weiterhin im steigenden Maße entwickelt. Im August ds. Js. wurde die bisher unerreichte Ziffer von 78 921 t Gesamtumschlag erzielt. Seit der Eröffnung der Schiffahrt nach Basel im Jahre 1905 waren die Ergebnisse des Jahres 1922 mit einem Gesamtumschlag von 171 074 t die besten. Demgegenüber weist das laufende Jahr bereits folgende Ziffern auf:

1924	Bergfahrt	Talfahrt	Gesamtumschlag
April	8 447 t	2 868 t	11 315 t
Mai	34 638 t	15 108 t	49 746 t
Juni	39 294 t	15 769 t	55 083 t
Juli	48 757 t	16 756 t	65 513 t
August	68 965 t	9 956 t	78 921 t
zusammen:	200 101 t	60 477 t	260 578 t

Es kann hiernach ohne weiteres angenommen werden, daß die Baseler Häfen es bis zum Schluß der diesjährigen Schiffahrtsperiode auf mindestens 300 000 t bringen werden. Damit würde Basel hinsichtlich der Verkehrsziffer die Ergebnisse einer ganzen Reihe älterer Rhein- und Mainhäfen erreichen, wenn nicht gar überflügeln.

Bei der Bewältigung der für Baseler Verhältnisse bedeutenden Gütermengen des laufenden Jahres waren die Umschlagseinrichtungen des alten Rheinhafens St. Johann und des noch unvollendeten Hafens in Kleinhüningen nahezu gleichmäßig stark beteiligt. Der Gesamtumschlag betrug April-August 1924:

St. Johann 132 038 t, Kleinhüningen: 128 528 t.

Der Hafen von Kleinhüningen, der bisher nur über zwei Kräne verfügt, hat sich gegenüber dem seit 1907 im Betrieb befindlichen, am offenen Strom gelegenen Hafen St. Johann mit seinen 7 Kränen außerordentlich rasch

entwickelt, sodaß kühne Hoffnungen an seine Leistungsfähigkeit nach vollendetem Ausbau geknüpft werden. Optimisten glauben bereits, im Jahre 1925 mit einem Gesamtumschlag der Baseler Rheinhäfen von 900 000 t rechnen zu können. Bei solchen Berechnungen bleibt der wichtigste und unsicherste Faktor, nämlich der Wasserstand, unbeachtet; man setzt ihn als günstig voraus.

Im Gegensatz zum bisherigen Rekordjahr 1922 wird im laufenden Jahr das weit bessere Funktionieren der Umschlagseinrichtungen konstatiert. Gelang es doch an einem einzigen Tage, dem 18. August d. J., 17 Kähne mit insgesamt 7000 t zu löschen, eine in Basel bisher nicht erreichte Leistung. Als weiteres Ergebnis der diesjährigen Schiffahrtsperiode gilt die Feststellung, daß die bisherige Theorie, es könne im Verkehr Basel—Straßburg 1 PS bloß 0,6 t schleppen, durch die Ergebnisse der Praxis überholt worden sei.

Der Bergverkehr der laufenden Schiffahrtsperiode weist zum ersten Mal das Ueberwiegen des Getreideimports über den Kohlenimport auf, der bisher regelmäßig die größte Gütermenge stellte. Die im vorigen Jahre erfolgte Einrichtung eines Getreideelevators in St. Johann hat damit ihre Berechtigung gefunden.

Vom Januar bis August 1924 wurden im Wasserwege u. a. eingeführt:

Weizen	63 064	
Hafer	29 519	
Gerste	2 265	
		94 848 t
Kohlen, Koks, Briketts		62 250 t
Benzin		7 351 t
Heiz-Oel und Petrol		4 353 t
Tonerde		2 834 t
Eisen		3 186 t

Im Talverkehr desselben Zeitraumes fällt der starke Anteil des Eisenerz-Exports mit etwa einem Drittel des Gesamtumschlags auf. Es handelt sich dabei um Erz aus dem Gonzen (St. Gallen), welches nach dem Ruhrgebiet geht.

Die wesentlichsten Posten im Talverkehr waren: Eisenerz 20 600 t, Zement 14 751 t, Pyritasche 7646 t, Karbid 7062 t, Kondenzmilch 4085 t.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Monat September 1924.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im abgelaufenen Monat hat gegenüber dem Vormonat keine merkliche Aenderung erfahren.

Der Transport an Massengut ist in der Hauptsache von den Absatzbedingungen der Kohle abhängig. Der Absatz der Bergbauprodukte konnte sich unter dem Einfluß der Verhandlungen über das Schicksal des Kohlensyndikats noch nicht bessern, vielmehr blieb es zunächst notwendig, auf den oberrheinischen Lagerplätzen größere Mengen aller Kohlensorten aufzustapeln, um den Zechen das Einlegen von Feierschichten nach Möglichkeit zu ersparen. Erst als die Erneuerung des Kohlensyndikats nicht mehr zweifelhaft war, regte sich im Zusammenhang mit dem Eintreten der kälteren Jahreszeit die Nachfrage nach Heizstoffen. Dadurch wurde eine starke Vermehrung der Zufuhr nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen herbeigeführt, sodaß der Bahnhof Ruhrort Hafen-Neu um die Mitte des Monats sogar wegen der im Zusammenhang mit dem Hochwasser eintretenden Ueberfüllung für 3 Tage gesperrt werden mußte. Nachdem durch Beseitigung der aufgestauten Sendungen wieder Luft gemacht war, konnte die Verladung wieder lebhaft einsetzen. Auch in den Zechenhäfen des Rhein-Herne-Kanals gelangten bedeutende Mengen zur Abfuhr.

Die Wasserstandsverhältnisse waren nach wie vor gut, jedoch ließ sich bis zum 25. September eine allmähliche stetige Senkung des Wasserstandes beobachten. Am 3. des Monats zeigte der Kauber Pegel einen Stand von 4,32 m an, am 15. September einen Stand von 2,78 m und am 25. September 2,32 m. Seitdem ist der Kauber Pegel bis zum 30. September wieder auf 2,72 m gestiegen. Die zum Oberrhein fahrenden Kähne konnten bis vor kurzem selbst bis nach Straßburg-Kehl noch volllästig abladen, während in den letzten Tagen zwischen 2,15 und 2,30 m abgeladen wurde. Leichterungen brauchten letzthin nur in Mannheim für die nach Straßburg-Kehl bestimmen Fahrzeuge vorgenommen zu werden.

Trotz des noch günstigen Wasserstandes war eine gleichmäßig gute Beschäftigung der Rheinschiffahrt nicht zu beobachten. Gegenüber dem Monat August sind die Kohlenanfuhren zu den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen für den Oberrhein etwas schwächer geworden. Die unregelmäßig erfolgenden Kohlenanfuhren haben die Regsamkeit des Kahnumlaufs etwas herabgemindert. Andererseits ließ die Lebhaftigkeit des Verladegeschäftes vorübergehend eine Knappheit an leerem Schiffsraum aufkommen, was eine Steigerung der Frachten von 1,40—1,50 G.M. zu Monatsanfang auf 1,60—1,70 G.M. je Tonne ab Ruhrort nach Mannheim und eine Tagesmiete von 6 Pfg. je Tonne Tragfähigkeit um die Mitte des Monats zur Folge hatte. Für Verfrachtungen ab Kanal werden bis zu 40 Pfg. bezw. ½ Pfg. je Tonne Tragfähigkeit mehr bewilligt. Durch neu ankommende Mengen Leerraum vom Oberrhein konnte dem Bedürfnis an Frachtraum allmählich wieder ausreichend entsprochen werden. Die Frachten und Mieten flauten daraufhin etwas ab (am 20. September 1,40—1,50 G.M. je Tonne, Basis Ruhrort—Mannheim), haben sich aber gegen Ende des Monats wieder erholt. Seit dem 25. September wurden bereits wieder 8½ Pfg. Tagesmiete je Tonne Tragfähigkeit nach Mannheim bezahlt (bei 20 Tagen Garantie Rücklieferung Ruhrort). Die Fracht stieg auf etwa 2,— M. je Tonne Ladung.

Dieselbe Erscheinung war auch im Frachtenmarkt für Holland zu beobachten. Die Fracht betrug hier zu Beginn des Monats 1 Gulden je Tonne bei teilweise freiem Schleppen nach Rotterdam; bis zum 15. des Monats erreichte sie einen Stand von 1,10 Gulden je Tonne; für Tagesmiete wurden 4 Cents je Tag und Tonne bei freier Rücklieferung nach Ruhrort bezahlt. Infolge der obenerwähnten Sperre des Hafenbahnhofs Ruhrort-Hafen-Neu trat Mitte des Monats auch in diesen Frachten ein kleiner Rückgang ein. Als die Verladungen nach Holland wieder in verstärktem Maße einsetzten, stiegen die Frachten nach dorthin schnell wieder auf einen Stand von 1,30—1,40 Gulden je Tonne bei freiem Schleppen nach Rotterdam (26. September). Ferner wurde für diese Reisen eine Tagesmiete von 6 Cents je Tag und Tonne bei freier Rücklieferung nach Ruhrort bezahlt.

Das Schleppgeschäft zum Oberrhein war nach wie vor flau, ja zum Teil sehr schlecht, das Angebot an Schleppkraft sehr groß. Demgemäß war der Schlepplohn dauernd niedrig, der Bergschlepplohn verblieb im allgemeinen auf dem Stand von 1,10 M.

In der Getreidespedition war die Beschäftigung unregelmäßig; sie beträgt etwa ein Viertel des Friedensumschlags. Die Rentabilität der Betriebe ist stark herabgedrückt.

Das übrige Hafenumschlags- und Speditionsgeschäft lag immer noch sehr darnieder. Die Beseitigung der Binnenzollinie hat noch nicht zu einer Zunahme des Güterumschlages führen können.

Der „Deutsche Verkehrsbund Duisburg" hat den Lohntarif für die Hafenarbeiter in den Duisburg-Ruhrorter Häfen zu Ende Oktober gekündigt.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort).

Steuerfragen.

Umsatzsteuer. Durch Verordnung des Reichspräsidenten vom 14. 9., veröffentlicht im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 218 vom 15. September 1924, wird die allgemeine Umsatzsteuer mit Wirkung vom 1. Oktober ab von 2½ % auf 2 % ermäßigt. Ferner wird durch die gleiche Verordnung das Kapitalverkehrssteuergesetz dahin abgeändert, daß vom 1. Oktober ab die Gesellschaftssteuer des § 11 Abs. 1 von 7½ % auf 5 %, des § 12 von 4 % auf 2 %, des § 13 b—d von 3 % auf 2 % ermäßigt wird. Die Wertpapiersteuer des § 29 Abs. 1 c wird von 0,40 auf 0,30 Goldmark, die Wertpapiersteuer des § 29 Abs. 1 d von 0,75 auf 0,50 Gmk. ermäßigt.

Börsenumsatzsteuer. Durch Verordnung des Reichsfinanzminsters vom 5. Sept. 1924, veröffentlicht im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 218 vom 15. 9., werden Geschäfte, bei denen der eine Teil sich verpflichtet, dem anderen Teil als Gegenleistung für eine nicht in Zahlungsmitteln bestehende Leistung ausländische Zahlungsmittel zu verschaffen, von der Börsenumsatzsteuer des § 37 Abs. 3 des Kapitalverkehrssteuergesetzes befreit, soweit es sich nicht um verbotene Geschäfte handelt und soweit der eigentliche Zweck der Geschäfte nicht der Erwerb ausländischer Zahlungsmittel ist. Der Beweis des Gegenteils ist Sache des Finanzamtes. Die Verordnung tritt mit dem 1. Oktober 1924 in Kraft.

Bewertung von Anlagewerten stillgelegter Betriebe bei der Vermögenssteuererklärung 24. Wir machen unsere Mitglieder auf folgenden Erlaß des Herrn Reichsfinanzministers aufmerksam, der insbesondere für beschlagnahmte und durch die Beschlagnahme längere Zeit stillgelegte Anlagen gilt:

„Beim Anlagekapital dürfen Abschreibungen für Wertminderungen, sofern es sich um dauernde Entwertungen im Sinne des § 32 V.St.D.B. handelt, grundsätzlich nicht vorgenommen werden (§ 31 Abs. 2 letzter Satz V.St.D.B.). Auch die Anlagegegenstände, die am Stichtage (31. Dezember 1923) infolge der allgemeinen Wirtschaftslage nicht im Betriebe waren müssen daher an sich ebenso wie im Betriebe befindliche Anlagegegenstände mit dem vollen Friedenspreise bewertet werden wobei ein Abzug nur für die tatsächliche Abnutzung zulässig ist. Es ist aber nicht zu verkennen, daß für den Unternehmer der Wert von Anlagen, die nicht nur vorübergehend, sondern längere Zeit stilliegenden beeinträchtigt wird. Aus diesem Grunde bin ich damit einverstanden, daß, soweit es sich um Betriebseinschränkungen oder Betriebsstillegungen handelt, die am 31. Dezember 1923 bereits seit drei Monaten bestanden und mindestens bis zum 30. Juni 1924 noch fortgedauert haben, diesem Umstande bei der Bewertung des von der Einschränkung oder Stillegung betroffenen Anlagekapitals durch einen besonderen Abschlag Rechnung getragen wird. Der Abschlag darf 30 % des Wertes nicht übersteigen, der an sich nach § 31 V.St.D.E. für den betreffenden Gegenstand anzusetzen wäre.

Beispiel:

Friedenswert des Anlagegenstandes .	100 000 G.M.
Abzug für Abnutzung (20 %)	20 000 „
Wert nach § 31 V.St.D.B.	80 000 G.M.
Hiervon besonderer Abschlag wegen Stillegung (30 %)	24 000 „
Anzusetzender Wert	56 000 „

Zweite Verordnung über die Verlängerung der Frist zur Einreichung der Goldbilanzen und Inventare zu Steuerzwecken (Artikel I § 34 der Zweiten Steuernotverordnung) vom 8. September 1924. Auf Grund des Artikels I § 36 und des Artikel XIX § 6 der Zweiten Steuernotverordnung vom 19. Dezember 1923 (Reichsgesezbl. I S. 1205) bestimmt der Reichsfinanzminister zur Durchführung der Vorbereitungsarbeiten für die Besteuerung des Einkommens im Jahre 1924 folgendes:

Die im Abs. 2 der Durchführungsbestimmungen über Goldbilanzen und Inventare zu Steuerzwecken vom 30. April 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 429) bestimmte und durch die Verordnung über die Verlängerung der Frist zur Einreichung der Goldbilanzen und Inventare zu Steuerzwecken vom 26. Juli 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 676) um einen und einen halben Monat verlängerte Frist wird für Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Gesellschaften mit beschränkter Haftung, sowie für Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit, deren Geschäftsjahr mit dem Kalenderjahr zusammenfällt, um weitere zwei Monate verlängert; die Eröffnungsbilanz in Goldmark und die sonstigen im Abs. 1 der Durchführungsbestimmungen vom 30. April 1924 bezeichneten Unterlagen sind daher von den genannten Körperschaften; wenn ihr Geschäftsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt, statt bis zum 30. September bis zum 30. November 1924 dem Finanzamt einzureichen.

Grundvermögenssteuer. Durch Entscheidung des preuß. Finanzministers vom 22. 8. ist angeordnet, daß die für die Zeit von November 1923 bis einschließlich März 1924 gezahlten staatlichen Grundvermögenssteuerbeträge auf die ab 1. April 1924 fällig gewordenen Steuern angerechnet werden müssen, und zwar vorerst in Form der Stundung. Nähere Anweisungen werden in Kürze durch die zuständigen Regierungen ergehen. Die Anrechnung soll generell unter Benachrichtigung der einzelnen Steuerschuldner in allernächster Zeit vorgenommen werden. Diejenigen Steuerschuldner, die also die staatliche Grundvermögenssteuer bereits für die vor dem 1. April 1924 liegende Zeit bezahlt haben, werden gut daran tun, darauf zu achten, daß ihnen ein derartiger Anrechnungsbescheid zugeht, eventl. bei der nächsten Zahlung der Grundvermögenssteuer die Anrechnung zu verlangen.

Steuerstundung für Schadenersatzgläubiger des Reiches aus Ruhrschäden. Auf eine Eingabe des Zentralverbandes des deutschen Großhandels betr. Steuerstundung bei erbrachtem Nachweis einer Schadensersatzforderung an das Reich aus Beschlagnahmungen durch die Besatzungsbehörden ist vom Reichsminister der Finanzen folgende Antwort eingelaufen:

„Die Finanzämter des besetzten Gebietes haben Steuerstundung in solchen Fällen gewährt, bei denen infolge der von Besatzungsbehörden vorgenommenen Beschlagnahmungen die finanzielle Lage eines Unternehmens sich so ungünstig gestaltet hat, daß die Gewährung steuerlicher Erleichterungen sich als unabweisbare Notwendigkeit für Abwendung unmittelbarer Gefährdung des Betriebes darstellte. Dieses Verfahren entspricht den Anweisungen, die ich den Finanzbehörden des besetzten Gebietes zu wiederholten Malen erteilt habe. Wenn in dem dortigen Schreiben darauf hingewiesen wird, daß einzelne Finanzämter nunmehr auf endgültige Regelung der Steuerzahlung drängen, so kann ich ein derartiges Verfahren nur in solchen Fällen für angebracht halten, in denen die wirtschaftliche Lage des in Frage stehenden Unternehmens sich so ge-

staltet hat, daß die Abtragung der Steuerrückstände billigerweise verlangt werden kann. In den Fällen dagegen, in denen diese Voraussetzung nicht zutrifft, habe ich nichts dagegen einzuwenden, daß die bisher bewilligte Stundung zunächst noch verlängert wird. Sollten Ihnen einzelne Fälle bekannt geworden sein, in denen die Finanzämter bei der Entscheidung über Stundungsgesuche der wirtschaftlichen Lage der von Zwangsreparationslieferungen betroffenen Unternehmungen nicht gerecht geworden sind, und auch die Verhandlung mit den Herren Präsidenten der zuständigen Landesfinanzämter nicht zum Ziele geführt hat, so stelle ich anheim, mir die Fälle mitzuteilen, damit ich ihnen nachgehen kann. Einstweilen habe ich eine Abschrift Ihres Schreibens vom 30. August 1924, sowie des vorliegenden Antwortschreibens den Präsidenten der hauptsächlich in Frage kommenden Landesfinanzämter Münster und Düsseldorf übersandt."

Eisenbahnfragen.

Tarifermäßigung der deutschen Reichsbahn. Mit Wirkung vom 18. September ab ist bei der deutschen Reichsbahn eine allgemeine Tarifermäßigung von 10 % für die normalen Tarifklassen und den allgemeinen Kohlenausnahmetarif eingeführt worden. Nach neuerer Bekanntgabe der Reichsbahn tritt indes bei einer weiteren Anzahl von Ausnahmetarifen ebenfalls die 10prozentige Ermäßigung ein. Da diese Ausnahmetarife im allgemeinen nicht bekannt sein dürften, führen wir sie hierunter einzeln auf:

Ausnahmetarif 1 a für Rundhölzer zu Grubenzwecken.
„ 2 b „ Holzsägemehl (Holzsägespähne) und Holzabfallspähne, Holzwollabfälle zu Streuzwecken. Torfstreu und Torfmulle, auch gepreßt oder in Säcken verpackt.
„ 4 a „ Gipssteine, rohe.
„ 4 b „ Kalk, gebrannter (Aetzkalk) zum Düngen und zu anderen Zwecken.
„ 5 b „ Kalkbruchsteine, rohe, Dolomitbruchsteine, rohe.
„ 5 d „ Kalkschiefer.
„ 5 f „ Kalkrückstände der Azetylenerzeugung (Karbidkalk).
„ 7 „ Eisenerz, Manganerz, Eisenschlacken usw.
„ 7 b „ Eisenerz und Manganerz, bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen.
„ 7 e „ Puddelofen- und Schweißofenschlacken.
„ 8 „ Seefische, frische, gefrorene, Seemuscheln, frische, Krabben, frische oder nur abgekocht.
„ 10 a „ Torfstreu und Torfmull.
„ 11 „ Düngemittel.
„ 11 b „ Abfälle von Häuten oder Leder zur Bereitung von Düngemitteln.
„ 17 „ Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Oelkuchenschrott, zu Futterzwecken in Ostpreußen.
„ 19 „ für Wanderaustellungen für hygiienische Volksbelehrung.
„ 23 „ weißes Ausschußporzellangebrauchsgeschirr.
„ 25 „ die regelmäßige Beförderung von Milch.
„ 39 „ Stückgut der Klasse II und II e, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern.
„ 41 „ Düngemittel zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern.
„ 41 a „ Stickstoffdüngemehl zur Ausfuhr.
„ 65 „ Prügelholz, Rundholz u. Schnittholz (Papierholz) aus dem Auslande nach ostpreußischen Zellstoffabriken.

Die Brennstofftarife 6 a und 6 u sind bei der Tarifermäßigung nicht berücksichtigt. Bei dem Ausnahmetarif 7 a, der in der Aufstellung auch nicht erscheint, ist zu berücksichtigen, daß für diesen Ausnahmetarif erst mit Wirkung vom 20. August eine Tarifermäßigung eingeführt worden ist. Die Sätze des Ausnahmetarifs 7 a bringen bei einer Entfernung von 150 km etwa 50 % des normalen Satzes des Ausnahmetarifs 7 a. Mit Rücksicht hierauf wird bei dem Ausnahmetarif 7 a die Tarifermäßigung von 10 % nicht berücksichtigt worden sein.

Ermäßigung des Wagenstandsgeldes. Die Deutsche Reichsbahn hat mit Wirkung vom 16. September d. J. ab das Wagenstandsgeld von Mk. 3.— auf Mk: 2.— für den ersten Tag ermäßigt. Es gelten nunmehr folgende Sätze:

für die ersten 24 Stunden . . . . Mk. 2.—
für die zweiten 24 Stunden . . . Mk. 4.—
für je weitere 24 Stunden . . . . Mk. 6.—

Gewichtszuschlag für Gestellung gedeckter Wagen. Mit Wirkung vom 18. September ab ist der Gewichtszuschlag für Gestellung gedeckter Wagen von 10 auf 5 % herabgesetzt worden.

Miete für fiskalische Lagerplätze der Reichsbahn. Seit längerer Zeit schweben bereits Verhandlungen zwischen den wirtschaftlichen Verbänden und der Reichsbahndirektion Essen wegen Festsetzung tragbarer Mietsätze für Lagerplätze und Geländestreifen. Die Reichsbahndirektion Essen hat im letzten Halbjahr Erhebungen über den Nutzwert der im Bezirk befindlichen Lagerplätze angestellt und ist zu dem Ergebnis gelangt, daß der Nutzwert an den verschiedenen Plätzen des Bezirks außerordentlich voneinander abweicht und selbst an verschiedenen Stellen eines Ortes recht verschieden ist.

Nunmehr hat die Reichsbahndirektion Essen in einem Schreiben an den Langnam-Verein in Düsseldorf Mindestsätze für das Jahr und qm, die bei Vermietung von Lagerplätzen vorgesehen sind, mitgeteilt wie folgt:

1. für nichtbebaute Lagerplätze (nicht am Geleise gelegen) . . . . 0,50 G.M.
2. für bebaute Lagerplätze (nicht am Geleise liegend) . . . . 0,80 „
3. für nicht bebaute Lagerplätze (am Ladegeleise gelegen) . . . . 1,— „
4. für bebaute Lagerplätze (am Ladegeleise liegend) . . . . 1,20 „
5. für unbebaute Lagerplätze am Ladegeleise mit bahneigener Rampe . . . . . . 1,20 „
6. für bebaute Lagerplätze am Ladegeleise mit bahnamtlicher Rampe . . . . . . 1,50 „

Bei besonders wertvollen Plätzen z. B. Anlagen von Werkstattfabrikbetrieben pp. auf Lagerplätzen tritt eine

der Verdienstmöglichkeit entsprechende Erhöhung der vorstehenden Sätze ein.

Die mitgeteilten Mietsätze können im allgemeinen mit Rücksicht auf die heutigen Wirtschaftsverhältnisse als annehmbar bezeichnet werden. Falls aber bei Festsetzung von Mieten wesentlich über diese Mietsätze hinausgegangen werden sollte, werden die Verhandlungen der wirtschaftlichen Verbände mit der Reichsbahndirektion fortgesetzt werden.

Auflösung der Regiebahnen. Die Auflösung der Regie wird nach den in London getroffenen Vereinbarungen wie folgt vor sich gehen:

1. Auf die zweite Feststellung hin (7. Oktober 1924) wird die Konzession für alle Reichsbahnen auf die im Sachverständigenplan vorgesehene neue deutsche Reichs-Lahngesellschaft übertragen. Von diesem Zeitpunkte an wird der Betrieb aller jetzt von der deutschen Reichsbahn betriebenen Strecken auf diese Gesellschaft übergehen.

2. 14 Tage später (22. Oktober 1924) werden die jetzt von der Regie betriebenen Strecken für Rechnung der Gesellschaft unter dem Eisenbahnorganisations-Komitee betrieben werden. Dieses wird sich mit der Regie in Verbindung setzen, um die Einzelheiten der Uebergabe zu regeln. Die tatsächliche Uebergabe der Regie an die deutsche Gesellschaft wird unter Aufsicht des Organisations-Komitees Schritt für Schritt vorgenommen, so schnell, wie dies mit einer ordnungsmäßigen Uebergabe vereinbar ist. Sie soll binnen sechs Wochen beendet sein (7. Dezember 1924), wobei das Organisations-Komitee berechtigt ist, für die Regelung von Einzelheiten Fristverlängerung zuzugestehen.

3. Das Organisations-Komitee wird die Regie und die deutsche Reichsbahnverwaltung auffordern, je einen Vertreter zu bestimmen, welcher die Uebergabe unter Aufsicht des Organisations-Komitees vornehmen soll.

Die deutsche Reichsbahnverwaltung hat seit langer Zeit alle Vorbereitungen getroffen und ist in der Lage, die Regiebahnen sofort in eigenen Betrieb zu übernehmen. Sie wird alles daran setzen, die Uebergabe möglichst zu beschleunigen.

Frachtstundungszahlung. Mit Wirkung vom 1. 12. dieses Jahres ist die Vertragsstrafe für nicht rechtzeitig gezahlte Frachtstundungsgebühren von 0,5 auf 0,25 % ermäßigt worden.

Verschiedene Mitteilungen.

Holländische Rheinschiffahrtsfragen. Der abgelaufene Monat gibt Anlaß, die Aufmerksamkeit auf einige holländische Schiffahrtsfragen zu lenken. Zunächst fand Mitte des Monats auf Einladung des „Bewachungsdienstes auf den großen Strömen“ unter Beteiligung von Vertretern des holländischen Reichsjustizministeriums, des Polizeipräsidenten von Rotterdam, des Vertreters der Reichspolizei, der Rheinstrombauverwaltung in Koblenz und des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen eine Bereisung eines Teils der holländischen Wasserstraßen zwecks Inspektion des in den letzten Jahren eingerichteten Bewachungsdienstes statt. Infolge des auch auf den holländischen Wasserstraßen in der Binnenschiffahrt herrschenden Diebstahlsunwesens wurde vor einigen Jahren auf Anregung des Herrn G. D. van Beuningen unter Zusammenwirken der Reedereien und Behörden ein besonderer Bewachungsdienst eingerichtet, der, über zuverlässiges Personal verfügend und mit einer entsprechenden Anzahl von Motorbooten ausgerüstet, in verhältnismäßig kurzer Zeit die notwendige Sicherheit für die Ladung auf den Strömen herstellte und damit wiederum die zu fördernde normale Ordnung auch im Rheinverkehr schuf. Die Fahrt durch den Hafen von Rotterdam zeigte das Bild guter Beschäftigung, wie auch der sonstige holländische Binnenschiffsverkehr recht rege war. Wesentlich beteiligt ist daran der alljährlich stärker einsetzende Herbstverkehr. Während der Bereisung wurde von holländischer Seite aus holländischen Fachkreisen auf die noch verbesserungsbedürftige Rheinpolizei hingewiesen. Bei Erörterung der Frage teilte das geschäfsführende Vorstandsmitglied des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Herr Dr. Schmitz-Duisburg, die Arbeiten mit, die auf diesem Gebiete namentlich zur Verbesserung der Sicherheit in den Häfen im letzten halben Jahre durchgeführt worden sind und legte die Möglichkeiten einer weiteren Verbesserung der Verhältnisse in näherer Weise dar.

Am 24. und 25. Sept. fand in Utrecht der 5. holländische Binnenschiffahrtskongreß statt, auf dem in auffallend enger Zusammenarbeit zwischen den Vertretern der Behörden und der Rechtspraxis einerseits, den praktischen Schiffahrtsvertretern andererseits insbesondere die Frage der Erhebung von Abgaben und Gebühren auf den Strömen und Kanälen Hollands erörtert wurde. Die Aussprache ließ eine erhebliche Mißstimmung in den holländischen Schiffahrtskreisen über die Abgabenregelung ihres Landes erkennen, die zum Teil in recht drastischen und energischen Ausführungen ihren Ausdruck fand. Auf dem Kongreß äußerte sich Herr Dr. Schmitz-Duisburg als Vertreter des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen und des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt auf die aufmerksamen Begrüßungsworte des Vorsitzenden auch über die Frage der Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechts, wobei er insbesondere auf die neueste Anregung des Präsidenten des Oberlandesgerichts in Hamburg, Herrn Prof. Dr. Max Mittelstein, hinwies, das Problem nicht unter dem Gesichtspunkt des Rheinstromgebietes, sondern der Schaffung eines europäischen Binnenschiffahrtsrechts zu betrachten und hinsichtlich der Arbeitsmethoden unter Heranziehung angesehener privater Fachkörperschaften Wege einzuschlagen, wie sie auf dem Gebiete des Seeschiffahrtsrechtes mit anerkanntem Erfolg in den letzten Jahren beschritten worden sind.

Veräußerung von Binnenschiffen ins Ausland. Der Reichsverkehrsminister hat am 19. 9. 24 folgende Bekanntmachung erlassen: Nach der Verordnung des Bundesrats vom 20. Januar 1918 — Reichsgesetzbl. S. 40 — bedarf die Veräußerung oder die Verlegung des Heimatshafens von Binnenschiffen ins Ausland der Genehmigung des Reichskanzlers. Das gleiche ist in der weiteren Bekanntmachung vom 20. Januar 1918 — Reichsgesetzbl. S. 42 — für Aktien und sonstige Geschäftsanteile deutscher Schiffahrtsgesellschaften vorgeschrieben. Die Zuständigkeit in diesen Angelegenheiten hat bisher der Reichswirtschaftsminister wahrgenommen. Diese ist, soweit Binnenschiffahrt in Frage kommt, jetzt auf das Reichsverkehrsministerium — Abteilung für Wasserstraäen — übergegangen, wohin etwaige Anträge zu richten sein würden.

Drohende Versandung der Weichsel. Die Versandung der Weichsel, die unter deutscher Verwaltung zum Großschiffahrtsweg ausgebaut worden ist, schreitet immer

weiter vorwärts. Der Grund ist in der mangelhaften Unterhaltung des Stromes von seiten der Polen zu suchen. Heute, da die Gefahr der völligen Versandung der Weichsel und der Ueberschwemmung der Weichselniederungen in drohender Nähe liegt und, wenn nicht umgehend Wandel geschaffen wird, die Lahmlegung der Weichselschiffahrt in nicht allzuferner Zukunft liegen dürfte, zeigt sich klar und deutlich, wie recht Deutschland hatte, als es bei Verlegung der Grenzen in Westpreußen darauf hinwies, daß nur eine systematische und sorgfältige Stromregulierung und Deichwirtschaft, wie sie unter der deutschen Verwaltung durchgeführt wurde, die Gefahr einer Ueberschwemmung vermeiden läßt und den reibungslosen Fortgang der Weichselschiffahrt sicherstellt.

Wiederaufnahme der Bauten am Plauer Kanal. Seit einiger Zeit sind die Arbeiten zur Erweiterung bezw. Verlegung des Plauer Kanals wieder aufgenommen worden, wodurch eine ganze Anzahl Arbeitsloser wieder zu Arbeit gekommen ist. Wie es heißt, sollen auch die Arbeiten an dem neuen Durchstich von Burg nach Hohenwarthe in allernächster Zeit in Angriff genommen werden.

Elbschiffahrtsgerichte. Durch Vereinbarung der an der Elbschiffahrt interessierten Staaten, zu denen übrigens sämtliche Mächte der Großen Entente gehören, sind, wie früher schon, die sogenannten Elbschiffahrtsgerichte eingesetzt. Sie sind, soweit es sich um die Schiffahrt oberhalb Hamburgs und Harburgs handelt, zuständig für die Untersuchung und Aburteilung von Zuwiderhandlungen gegen Polizeivorschriften über die Schiffahrt und für Zivilansprüche über Schäden, die während der Fahrt oder beim Anlegen oder bei Schiffsunfällen verursacht sind, sowie für die Streitigkeiten zwischen den Schiffseignern und dem gesamten Schiffspersonal, aber auch mit den Reisenden. Endlich haben die Elbschiffahrtsgerichte die Aufgabe, in Rechtsstreitigkeiten über Zahlung von Schiffahrtsabgaben zu entscheiden.

Interessant ist, daß von Ausländern in diesem Verfahren keinesfalls Sicherheit gefordert werden darf, auch nicht wegen der Gerichtskosten. Umgekehrt dürfen Kapitän, Schiffer oder Flößer an der Weiterreise nicht gehindert werden, wenn sie ihrerseits eine vom Richter zu bestimmende Sicherheit hinterlegen.

Elbschiffahrtsgerichte erster Instanz sind die zuständigen Amtsgerichte. Elbschiffahrtsgerichte 2. Instanz sind die Landgerichte oder nach Wahl der Parteien die Internationale Elbekommission in Dresden. Diese besteht aus Vertretern aller beteiligten Staaten und hat in erster Linie öffentlich-rechtliche Funktionen zur Ordnung der Schiffahrt, daneben aber diese zivilrechtlichen Aufgaben. Deutschland hat übrigens in der Kommission von insgesamt 10 Mitgliedern 4 Vertreter.

(Wirtschaftszeitung Nr. 14, Seite 525.)

Vertiefung des Elbefahrwassers. Der Reichsverkehrsminister teilt uns folgendes mit:

In Heft 7 vom 15. Juli d. J. Ihrer Zeitschrift wird auf Seite 173 eine Notiz „Vertiefung des Elbefahrwassers" des Inhalts gebracht, daß das Elbefahrwasser mit Mitteln, die durch Reichsgesetz vom 24. November 1918 ausgeworfen sein sollen, oberhalb der Saalemündung auf 1.10 m, unterhalb auf 1,25 m, bezogen auf den niedrigsten Wasserstand von 1914 vertieft werden und bei Magdeburg ein Umgehungskanal gebaut werden soll. Diese Mitteilung trifft nicht zu. Um die Erweckung falscher Hoffnungen hintanzuhalten, ersuche ich ergebenst, im nächsten Heft Ihrer Zeitschrift nachstehende Berichtigung aufzunehmen:

„Die in Heft 7 vom 15. Juli d. J., Seite 173, mitgeteilte Vertiefung der Elbe auf 1,10 m oberhalb der Saalemündung und 1,25 m unterhalb derselben, bezogen auf den niedrigsten Wasserstand des Jahres 1904 — nicht 1914 — und die Herstellung eines Umgehungskanals bei Magdeburg, sind Arbeiten, welche seinerzeit im Zusammenhang mit der gesetzlichen Einführung von Schiffahrtsabgaben auf der Elbe im Reichsgesetz vom 24. Dez. 1911 betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben in Aussicht genommen waren. Dieses Gesetz ist aber insoweit bisher noch nicht in Kraft getreten, da die Frage der Schiffahrtsabgaben noch nicht gelöst worden ist. In absehbarer Zeit ist hiernach mit einer Ausführung der vorerwähnten Arbeiten nicht zu rechnen. Ein Reichsgesetz vom 24. November 1918, das neuerdings Mittel für diese Arbeiten zur Verfügung gestellt hätte, ist nicht erlassen."

Der zweite Weserabstieg bei Minden in Westfalen. Seit dem Spätherbst 1921 ist auf dem rechten Weserufer nahe bei der Glasfabrik „Wittekind" der zweite Weserabstieg im Bau begriffen. Nach Fertigstellung dieses aus einem 500 Meter langen Oberkanal, einer Schleuse und einem 250 Meter langen Unterkanal bestehenden Bauwerks, wird der Abstieg vom Kanal zur Weser und der Durchgangsverkehr vom Kohlengebiet nach Hannover und später nach der Elbe ungehindert von statten gehen, selbst wenn zeitweise die Schachtschleuse oder die Kanalbrücke außer Betrieb gesetzt werden müßte. Da die Schleusenbreite 12,50 m beträgt, werden auch die verhältnismäßig breiten Seitenraddampfer der an der Weser beheimateten Schleppschiffahrtsgesellschaften bequem die Schleuse durchfahren können, wenn sie zu Ausbesserungen die Schiffswerft am städtischen Industriehafen aufsuchen oder in diesem Industriehafen ihre Güter laden oder löschen wollen.

Das zu beiden Seiten des Oberkanals liegende hochwertige Industriegelände wird durch diesen zweiten Weserabstieg vorteilhaft dem Verkehr erschlossen werden. Diese zweite Verbindung des Kanals mit dem Weserstrom konnte mit verhältnismäßig geringen Kosten hergestellt werden, da der im Jahre 1915 fertig gestellte städtische Industriehafen bei Dankersen in einer Wasserspiegelhöhe von 5,80 m unter demjenigen des Rhein-Hannover-Kanals angelegt und dadurch ja schon die erste Stufe zu dieser Schleusentreppe fertiggestellt war. Um nun nicht bei jeder Schleusung eine durchschnittlich 7,40 m hohe Wasserschicht und daher eine dementsprechende große Wassermenge aus der Schleusenkammer ganz in die Weser abfließen zu lassen, sind zu beiden Seiten der Schleuse offene Sparbecken angelegt, die ebenso wie bei der Schachtschleuse durch Schächte gefüllt und entleert werden.

Man hofft, daß sämtliche zu diesem Werk gehörige Bauarbeiten im Sommer 1925 vollendet sein werden und daß dann dieser zweite Weserabstieg in Betrieb genommen werden kann.

Tagung des Weserbundes. Die diesjährige Veranstaltung des Weserbundes vom 15. bis 18. September bestand neben der Hauptversammlung am 18. September in Hameln aus einer Besichtigung der beiden Talsperren des Wesergebiets, der Diemelsperre und der Edertalsperre am 15. und 16. September, sowie einer Weserfahrt von Hann.-Münden nach Hameln am 17. September. Alle Veranstaltungen erfreuten sich einer die Erwartungen weit übersteigenden starken Beteiligung. Die vom Wetter begünstigte Besichtigung der beiden Talsperren, zunächst der neuesten, dann der größten deutschen, unterstützt durch klare Vorträge der Herren Regierungs- und Bauräte Krieg und Dr. Lange vom Wasserbauamt Kassel über die wasserwirtschaftliche Aufgabe der Talsperren und des Herrn Regierungs- und Bau-

rats Schulz von den Preußischen Kraftwerken „Oberweser A.-G." über die elektrowirtschaftliche Seite hinterließen bei allen Besuchern einen tiefen Eindruck von der großen kulturellen Bedeutung der Anlagen und dem Können deutscher Technik. Besonders erfreulich ist es, daß nicht die Naturschönheit beeinträchtigt wurde, vielmehr von einer Bereicherung ihrer Reize durch die Schaffung herrlicher, vollständig naütrlich erscheinender Waldseen gesprochen werden muß.

Die Weserfahrt von Hann.-Münden nach Hameln erfolgte auf Einladung des Oberpräsidenten, Wasserstraßendirektion Hannover, und war die auch in früheren Jahren übliche amtliche Bereisung mit Interessenten, die leider im vorigen Jahre mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse ausgefallen war. Aus Sparsamkeitsgründen blieb die Fahrt in diesem Jahr auf einen Tag und die obere Teilstrecke begrenzt. Bei dem hohen Wasserstand ging es schnell stromab. Die seit kurzem eingetretene Belebung der Kaliverfrachtungen machte sich in einem gegenüber den letzten Bereisungen erfreulich gestiegenen Schiffsverkehr geltend. In zahlreichen Besprechungen wurden eine Reihe wichtiger Fragen erledigt oder erörtert.

Die Hauptveranstaltung fand dann am 18. September in Hameln statt. Sie bestand zunächst in der geschäftlichen Tagung des Weserbundes unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister a. D. Dr. Becker, Minden. Von besonderem Interesse waren dabei die vom Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialrat Weidner, abgegebenen Erklärungen über das Projekt der Weserkanalisierung zwischen Minden und Bremen und den Stand der Verhandlungen zwecks seiner Verwirklichung. Er bezeichnete den Plan als eine besonders dringliche wasserwirtschaftliche Aufgabe, hob die große Bedeutung des erheblichen Kraftgewinns hervor und gab zum Schluß der Hoffnung Ausdruck, daß dies Projekt recht bald verwirklicht werde.

Unter dem Vorsitz des Kasseler Handelskammerpräses Pfeiffer folgte dann die geschäftliche Tagung der Freien Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten, die auch diesmal wieder wegen der Gemeinsamkeit und der gegenseitigen Ergänzung der Ziele der Organisation mit der Tagung des Weserbundes verbunden war. Neben Erledigung der Regularien gab Direktor Barckemeyer, Bremen, einen Bericht über die Lage der Weserschiffahrt. Es folgten sodann die Vorträge. Zunächst sprach Oberregierungsrat Weber, Koblenz, über eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Nord- und Süddeutschland durch das Wesergebiet. Er zeigte an Hand umfangreichen Zahlenmaterials, daß die günstigste Eisenbahnverbindung zwischen dem Norden und dem Süden des Reiches durch das Weser- und Werratal führt. Bisher ist aber der größte Teil der Weser infolge der politischen Zersplitterung nur von einigen den Strom kreuzenden Bahnlinien berührt. Durch Ausbau und Verbindung der vorhandenen Uferstrecken läßt sich eine neue Weserbahn herstellen, die durch Vermeidung verlorener Steigungen erhebliche Betriebskosten jährlich spart. Voraussichtlich werden diese Ersparnisse allein Verzinsung und Amortisation einer solchen neuen Bahn decken. Wenn bei der gegenwärtigen Lage Deutschlands und besonders der Eisenbahn auch im allgemeinen an keine neuen Bahnbauten zu denken ist, so haben die Untersuchungen des Vortragenden zu den jahrzehntelangen Bestrebungen der Weseranlieger auf Verbesserung ihrer Eisenbahnanschlüsse doch ein neues wichtiges Moment hinzugetragen, eben durch die großzügige Anpackung der ganzen Frage und die Ermittlung der Betriebsersparnisse. Das kam auch in der anschließenden Diskussion zum Ausdruck. Die Angelegenheit wurde wegen der mannigfachen lokalen Wünsche dem Ausschuß des Weserbundes überwiesen.

Regierungs- und Baurat Prietze, Verkehrsdezernent der Wasserstraßendirektion Hannover, sprach sodann über „Möglichkeiten zur Hebung des Weserverkehrs unter besonderer Berücksichtigung des Stückgutverkehrs". Hatte der vorhergehende Vortrag einem Projekt gegolten, so war der leitende Gedanke Prietzes, aus der Weser mit Hilfe der neuesten technischen Mittel schon bei ihrem jetzigen Stande, also noch vor Fertigstellung der Kanalisierung, an Verkehr herauszuholen, was nur eben erreichbar ist. Er legte im einzelnen die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren dar, die für viele Plätze nicht günstig gewesen ist, und erörterte, wie eine starke Belebung, insbesondere des Stückgutverkehrs durch Einrichtung rgelmäßiger Eiltransporte mit Diesel-Motorschiffen möglich sei. Dabei weist er dem Umschlag auf Kraftwagen besondere Bedeutung zu, sowie der Verbesserung der Umschlagseinrichtungen an Land wie an Bord und empfiehlt einen organischen Zusammenschluß der an der Weserschiffahrt interessierten Geschäftswelt, um einen derartigen regelmäßigen Stückgüterverkehr zu schaffen, bei dem nach seinen Berechnungen erhebliche Ersparnisse an Fracht gegenüber den Bahntransporten erzielt werden können. Auch dieser Vortrag rief lebhaftes Interesse und eine angeregte Diskussion hervor. Die Angelegenheit wurde einem kleinen Ausschuß, der dem Weserbund angehörenden Vertreter der Schiffahrt, der Handelskammern und Kommunalverbände überwiesen.

Eine Kundgebung des Südwestdeutschen Kanalvereins. Der Südwestdeutsche Kanalverein hat an die berufenen Behörden des Reiches und der Länder Württemberg, Baden und Hessen folgende Kundgebung gerichtet:

Die Ausführung des Sachverständigengutachtens legt dem Deutschen Reich und seinen Ländern ungemein schwere Verpflichtungen auf. Eingelöst können diese Verpflichtungen nur werden, wenn jeder produktive Betrieb in Deutschland so rationell und sparsam arbeitet, daß unnötige Unkosten vermieden werden.

Aber auch die Organisationen des Reiches und der Länder, die mit der Produktion zusammenhängen, müssen rationell ausgebaut werden, um Leerlauf zu vermeiden und den Umschlag der Güter zu verbilligen. Die in Ausführung der Londoner Beschlüsse notwendige Umwandlung der Eisenbahn entzieht die Tarifgestaltung der alleinigen Verfügung des Reichs und der Länder. Umso mehr treten die Wasserstraßen in den Vordergrund. Für Südwestdeutschland kommt dabei in allererster Linie der Ausbau der Neckarwasserstraße vom Rhein zur Donau in Betracht. Die südwestdeutschen Länder sind an der deutschen Wirtschaft in hervorragendem Maße beteiligt, bei ihrer geographischen Lage aber sind sie auf Wasserverfrachtung und die Verbilligung der Transportkosten angewiesen. Diese stark industriellen Länder müssen zum Nutzen der Gesamtwirtschaft auf Höchstleistungen in Quantität und Qualität der Gütererzeugung kommen; diese werden nur ermöglicht durch umfassenden Ausbau der Verkehrswege, in erster Linie der Verbindung vom Rhein zur Donau über den Neckar. Der Südwestdeutsche Kanalverein ist sich bewußt, daß dieser Ausbau bei den heutigen finanziellen Verhältnissen des Reichs und der Länder nur etappenweise vor sich gehen kann, aber er richtet an die berufenen Behörden des Reiches und der Länder Baden, Württemberg und Hessen die dringende Bitte, das begonnene Werk ununterbrochen weiter fortzusetzen und der Arbeit der Neckar A.G. alle Förderung zuteil werden zu lassen. Der Kanalverein vertritt mit diesem Standpunkt die Auffassung der südwestdeutschen Bevölkerung in Baden, Württemberg und Hessen. Das Interesse der deutschen Gesamtwirtschaft verlangt ge-

bieterisch den baldigen Ausbau aller Einrichtungen, die dem Verkehr und der Produktion dienen.

Gründung eines Zweckverbandes: „Oberrhein". In Waldshut fand am 28. September unter sehr starker Beteiligung ein Vertretertag der Oberrhein-Anliegergemeinden unter dem Vorsitz des Konstanzer Oberbürgermeisters statt. Auf der Tagung, welche unter dem Zeichen des Oberrhein-Gedankens als abgeschlossenes Wirtschaftsgebiet systematisch einer großen Zukunft entgegenzuführen ist, wurden von namhaften Persönlichkeiten verschiedene Vorträge gehalten, welche sämtlich die volkswirtschaftliche Bedeutung der am Oberrhein schlummernden Naturschätze erwiesen. Als Kern der Vorträge ergaben sich folgende Punkte:

Der bevorstehende Ausbau des Oberrheins als Großkraftquelle und Schiffahrtsstraße stellt die Anliegergemeinden vor große und neue Aufgaben und läßt ein Zusammengehen der Gemeinden empfehlenswert und notwendig erscheinen. Eine gemeinschaftliche Stelle zur Bearbeitung dieser Aufgaben soll die bisher anderweitig gemachten Erfahrungen sammeln, vom Standpunkte der Gemeindeinteressen kritisch bearbeiten und den einzelnen Anliegergemeinden mitteilen. Diese Zentralstelle ist auf Grund der so gesammelten Kenntnisse die gegebene Beratungsstelle und im Benehmen mit den einzelnen Gemeinden die Verhandlungsstelle gegenüber Dritten. Sie soll weiterhin die Vermittlerin bei etwa widerstrebenden Wünschen verschiedener Gemeinden sein und hat die Besiedlung des Oberrheins im Benehmen mit den einzelnen Gemeinden planmäßig zu bearbeiten. Ferner gehört in den Aufgabenbereich der Zentrale die Werbetätigkeit für die gemeinschaftlichen Interessen der Ansiedlergemeinden, die Betreibung von Güter- und Personenschiffahrt auf dem Oberrhein, die Beteiligung an solchen Unternehmungen, die Eröffnungen und der gemeinsame Betrieb von Verkehrseinrichtungen, vor allem Häfen, Landungsstellen, Lagerhallen, Uferbahnen, die Bildung von Großunternehmer-Gruppen für elektrische Kraft usw. Zur Erfüllung dieser Aufgaben ist für die Interessengemeinschaft ein Zweckverband (gemäß § 5 der Gemeindeordnung) in Aussicht genommen, dessen Sitz in Konstanz sein soll.

Umgestaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen. Der Hauptausschuß des preußischen Landtages behandelte am Dienstag, den 7. Oktober, die Vorlage über Bildung einer Aktiengesellschaft in den Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Handelsminister Siering erklärte im Namen der Regierung, daß diese auf die Vorlage keinen Wert mehr lege. Der Entwurf sei entstanden in einer Zeit, wo sich der Staat in der größten finanziellen Not befand, nämlich in der Zeit des Ruhrkampfes und der Inflation. Da die Geldknappheit auch später noch anhielt und die notwendigen Betriebsmittel nicht aufgebracht werden konnten, wurde die Vorlage auch später nicht zurückgezogen. Diese Verhältnisse hätten sich jedoch jetzt grundlegend geändert, sodaß es kaum angebracht erscheine, die wertvollen Hafenanlagen der Staatsverwaltung zu entziehen. Vorher hatte sich schon im selben Sinne der Berichterstatter des Ausschusses, Abg. Haas (Soz.), geäußert.

In der Aussprache stellten sich sämtliche Parteien auf den Standpunkt, gegen die Form einer Aktien-Gesellschaft für die Verwaltung der Duisburger Häfen könne nichts eingewendet werden, man habe aber anderseits keine Ursache, einen wertvollen rentablen Staatsbesitz in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, an der der preußische Staat nur mit 51 % beteiligt sei, wie es die Vorlage vorsehe. Der Ausschuß beschloß deshalb, im Plenum die Ablehnung des Gesetzentwurfes vorzuschlagen. Der Regierung bleibt es nunmehr überlassen, ob sie einen abgeänderten Entwurf über die Verwaltung des Duisburger Hafens im Landtage einbringen will.

Persönliches. Herr Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, 1. Vorsitzender des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. und Präsident des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, wurde in den Verwaltungsrat der neuen Reichsbahn-Gesellschaft gewählt.

Zeitschriften- und Bücherschau.

Grundlage der künftigen deutschen Handelspolitik von Ministerialrat Dr. Hans Posse (Veröffentlichungen des Reichsverbandes der deutschen Industrie Heft 23). Bei den Vorbereitungen für den neuen deutschen Zolltarif und die bevorstehenden Handelsvertragsverhandlungen ist es von vielen Seiten als notwendig empfunden worden, Richtlinien für die künftige deutsche Handelspolitik zusammenhängend aufzustellen und darüber hinaus die handelspolitischen Grundbegriffe in einer geschlossenen Darstellung zusammenzufassen. Diesem Zwecke dient die vom Reichsverband der deutschen Industrie herausgegebene Denkschrift, die zunächst den gegenwärtigen gesetzlichen Zustand kurz schildert und in ihren Hauptteilen die handelspolitischen Probleme kritisch beleuchtet. Im Anhang befinden sich wertvolle Zusammenstellungen über die Veränderungen des deutschen Zolltarifs von Kriegsbeginn an, ferner über die handelspolitischen Beziehungen des deutschen Reiches mit den einzelnen ausländischen Staaten nach dem neuesten Stande und eine Uebersicht über die Zollbehandlung deutscher Waren im Ausland. Wenn auch eine erschöpfende Darstellung in dem engen Rahmen nicht möglich war, so bietet doch die Denkschrift einen ausgezeichneten Ueberblick über die gegenwärtige deutsche Handelspolitik und kann unseren Lesern zum Studium warm empfohlen werden.

Hermann Stegemann: Der Kampf um den Rhein. Das Stromgebiet des Rheins im Rahmen der großen Politik und im Wandel der Kriegsgeschichte. In Ganzleinen gebunden 14 Gm. (Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt.) Hermann Stegemann, der Historiker des Weltkrieges, übergibt der Oeffentlichkeit ein neues Werk weltgeschichtlichen Inhalts. Der Gegenstand dieses neuen Werkes gehört einer jahrtausendealten Geschichte an und besitzt zugleich brennende Wichtigkeit für unsere Tage, für die unmittelbare Gegenwart. Der Kampf um den Rhein — das ist fast vom ersten Auftauchen germanischer Stämme im Licht der Weltgeschichte bis zum Frieden von Versailles der Kampf um das europäische Gleichgewicht, um die Frage, ob die Völker unseres Weltteils friedlich und frei nebeneinander wohnen. Der Rhein ist keine strategische Grenze, sondern eine Operationsbasis; wer das linke Rheinufer besitzt, muß nach dem Besitz des rechten streben, und wer beide beherrscht, beherrscht Deutschland bis zur Elbe. Diese Sätze formuliert und begründet Stegemann im Verlauf seines Werkes in immer neuen Fassungen, unter immer neuen Gesichtspunkten und mit immer neuen Argumenten. Und er weiß den Leser nicht nur zu fesseln durch die Klarheit und den Glanz seiner Darstellung, er weiß ihn auch zu überzeugen von der Richtigkeit jener Thesen, die niemals abstrakt hingestellt und trocken „bewiesen" werden. Die Träger der Ideen, die historischen Persönlichkeiten, erscheinen vor uns als lebendige Menschen, ihre politischen Ziele und Handlungen als Grundidee und dramatisch bewegte Akte eines gewaltigen historischen Schauspiels. Zeigt uns der vorläufig letzte Akt dieses Dramas das deutsche Volk unterlegen, fast der Vernichtung preisgegeben, seinen Gegenspieler Frankreich auf einer schwindelnden Machthöhe, so schöpfen wir aus dem Verlauf der früheren Jahrhunderte doch die Hoffnung, daß früher oder später ein neuer Umschwung kommen wird und muß; freilich auch die Lehre, daß der unbeirrbaren Kontinuität und Folgerichtigkeit in der Politik des national geschlossenen Frankreich ein an politischen Instinkten armes, in seinen Zielen unsicher schwankendes, innerlich immer zur Uneinigkeit verführtes Deutschland gegenübersteht. So wird Stegemanns Buch uns zum nationalen Mahner und Warner, ein Führer zu klarer, illusionsloser Zielsetzung in der Politik, ein gewaltiger Aufruf an unser Volk, über die Gegensätze der Stämme, der Parteien und der Klassen hinweg sich wieder zu jener Einigkeit zusammenzuschließen, die Deutschland allein wieder eine bessere Zukunft erringen, das deutsche Volk wieder seiner großen weltgeschichtlichen Aufgabe zuführen kann, die Wacht am Rhein zu halten und damit den Frieden und die Kultur Europas zu sichern. Wir können das Werk, das eine Fülle historischen und politischen Materials bietet, unseren Lesern auf das wärmste empfehlen. Bestellungen bitten wir an den Rheinverlag, Duisburg, zu richten.

Hamburger Verlade-Handbuch 1924. Als Heft 2 der Ueberseeverladebücherei ist obiges Handbuch im Hafenverlag Rademacher G. m. b. H., Hamburg 8, erschienen. Das Buch enthält: Angaben betr. den Eisenbahnversand über Hamburg, die besonders für den

Binnenländer von Wichtigkeit sind, die Hamburger Bahnhöfe, die Zollstellen mit Angabe der Fernsprecher, den Kaibetrieb und vor allem die Geschäftsbedingungen der Spediteure, Reeder, Rollfuhrunternehmer, Lagerhalter und Ewerführer sowie das Mitgliederverzeichnis des Vereins Hamburger Spediteure. Im Anschluß an den Textteil ist ein Frachtnotizkalender angefügt, der zur Notierung von See- und Flußfrachten dient, den sich der Benutzer des Handbuches nach seinem Belieben einteilen kann. Nur die Hauptrichtungen sind am Kopf jeder Seite angegeben, ferner folgende Rubriken: Datum, Bestimmungshafen, Art des Gutes, Frachtrate. Der Preis beträgt Mk. 2,— postfrei.

Firmennachrichten.

Gründung der Hamburg-Rhein-Linie G. m. b. H. Der Rheindienst der Hamburg-Amerika-Linie ist dieser Tage einer neu gegründeten Gesellschaft, der Hamburg-Rhein-Linie G. m. b. H., übertragen worden. Die Gesellschaft übernimmt den Betrieb und die Organisation des ehemaligen Rheindienstes der Hapag, dessen Dampfer „Karlsruhe", „Straßburg", „Mannheim" und „Frankfurt" ihr für den Verkehr zwischen Hamburg und den Rheinhäfen zur Verfügung stehen. Wie bisher, wird auch künftig ein Dampfer nach Köln und allen Rhein-Zwischenhäfen expediert werden.

Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg. Dem Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie für das 77. Geschäftsjahr 1923 entnehmen wir folgendes: Die Gesellschaft hatte mit Schluß des Jahres ihren Wiederaufbau annähernd vollendet, insgesamt sind 18 Seedampfer mit einer Bruttoregister-Tonnage von 116 596 t zur Ablieferung gelangt. 3 Dampfer befanden sich Ende 1923 noch im Bau. Sobald diese Schiffe im Laufe des Jahres 1924 zur Ablieferung gelangt sein werden, wird die Flotte aus 78 Seeschiffen mit einem Raumgehalt von 388 826 Bruttoregister-Tonnen bestehen. Damit erreicht der Bestand an Schiffen kaum ⅓ desjenigen vor dem Kriege. In der Qualität der Schiffe sind wichtige Fortschritte zu verzeichnen, besonders durch weitgehende Ausdehnung der Oelfeuerung, der Triebturbinen in verschiedenen Systemen, des Dieselmotors, des Flettner-Ruders, des Kontra-Propellers und anderer technischer Einrichtungen. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Rechnungsjahr 1923 schließt mit einem Ueberschuß von 449 999 Billionen Mark ab, die teils zu Abschreibungen und Rückstellungen verwendet, teils auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen.

Oderschiffahrt-A.-G. in Witkowitz. Diese neue Gesellschaft verfügt zurzeit über einen Schiffspark von 9 Schleppdampfern, 73 Oderfrachtschiffen, welche vornehmlich für den Schleppdienst von Stettin bis Breslau und von dort auf der kanalisierten Oder bis Cosel-Oderhafen verwendet werden sollen. Der Hafendienst in Stettin wird durch 3 Schraubendampfer und 10 Deckschuten unterhalten. Außerdem ist mit der „G. M. B. H." in Stettin ein Gemeinschaftsbetrieb eingerichtet worden, sodaß sich der Schiffspark dadurch noch um 10 Oderschiffe vermehrt. Der Schleppdienst soll auch auf die märkischen Wasserstraßen über Berlin zwischen Oder und Elbe ausgedehnt werden, doch wird es sich nicht um spezielle Verkehre, sondern nur um die Verfrachtung von Massengütern handeln.

Aus dem Geschäftsbericht der Neckar-A.-G. Im Jahre 1923 wurde, wie wir dem Geschäftsbericht der Neckar A.G. entnehmen, die Verlegung des Neckars bei Obertürkheim als Teilstück der Staustufe Obertürkheim fertiggestellt und an den Staustufen Wieblingen, Neckarsulm und Untertürkheim mit guten Fortschritten weitergearbeitet, obgleich infolge des stetig fortschreitenden Zerfalls der Mark Lohnbewegungen fast an der Tagesordnung waren und mitunter die Leistungen der Arbeiterschaft unter dem Normalstand lagen. Die Arbeiten bei Ladenburg wurden wieder aufgenommen. Für die Neckarstrecke von Heidelberg bis Wimpfen sind die Bauentwürfe für die verringerte Stufenzahl (8 gegenüber 12 des früheren Entwurfs) fertiggestellt worden, sodaß mit den Arbeiten begonnen werden kann, sobald Mittel hierfür zur Verfügung stehen werden. Die Goldmarkbilanz auf den 1. Januar 1924 enthält unter den Aktiven Anlagen 10 552 707 Mk., Beteiligungen 315 000 Mk., Geschäftseinrichtung 11 400 Mk., Kasse 14 100.18 Mk., Wertpapiere 642 882.60 Mk., Bankguthaben 188 216.46 Mk. Sonstige Forderungen 910 063.72 Mk. (Bürgschaftsforderungen 910 063.72 M.). Die Passiven setzen sich zusammen aus: Aktienkapital 1,2 Mill. Mark, Langfristige Darlehen des Reichs, Württembergs und Badens 1 866 351.45 Mk., 5% Anleihe von 1921 3 234 321 Mk., 5% Goldanleihe von 1923 4 983 384 Mk., Sonstige Schulden 949 124.72 Mk., Rückstellungen 401 188.83 Mk. (Bürgschaftsverpflichtungen 469 867.30 Mark).

Hinweis.

Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt über Neuerscheinigungen im Rhein-Verlag bei, worauf wir unsere Leser aufmerksam machen.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg; verantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 11
18. November

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

Hass & Co. G. m. b. H., Bergedorf-Hamburg

Mit unserem „Turbobläser" wurden in kurzer Zeit ausgerüstet:

7	Frachtdampfer	mit zusammen	5250 PSi.
2	Lotsendampfer	„ „	400 „
3	Hafenschlepper	„ „	1100 „
6	Seeschlepper und Bergungsdampfer	„ „	5050 „
1	Rhein-Schraubenschlepper	„ „	1000 „
3	Elb-Radschlepper	„ „	1450 „
7	verschiedene Schiffe	„ „	2050 „
26	Kanalschlepper	„ „	5720 „
55	Schiffe	mit zusammen	22020 PSi.

In jedem Falle erzielten wir einen vollen Erfolg.

Sorgfältige Vergleichsmessungen vor und nach dem Einbau des »Turbobläsers« beweisen stets, daß der »Turbobläser« ganz wesentliche wirtschaftliche Vorteile bringt. Derartige Vergleichsmessungen sind bereits in der Zeitschrift »Werft-Reederei-Hafen«, IV. Jahrgang 1923, Heft 10, veröffentlicht, wovon Sonderabdrucke zur Verfügung stehen.

Durch das Zuvorkommen der »Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft, Hamburg« ist es uns möglich gemacht, zwei weitere Berichte über derartige Vergleichsmessungen bekanntzugeben.

Eine ganz unparteiische Stelle, der **„Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung, Hamburg"**, wurde von der »Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft« beauftragt, auf ihren Schiffen »**Achilles**« (1200 PSi.) und »**Titan**« (850 PSi.) sorgfältige Vergleichsmessungen vor und nach dem Einbau des »Turbobläsers« vorzunehmen. Die Berichte hierüber lassen wir vollinhaltlich folgen. Die Erfolge mit diesen beiden Schiffen, die, wie aus den Berichten hervorgeht, ihre volle Wirtschaftlichkeit erst durch den »Turbobläser« erhalten haben, führten dazu, daß die Reederei in einem dritten Schiffe, dem Seeschlepper »Pontos« (900 PSi.), eine mangelhafte Saugzuganlage durch unseren »Turbobläser« ersetzte. Auf Vergleichsmessungen verzichtete die Reederei in diesem Falle, weil sie inzwischen von der hervorragenden Wirkung des »Turbobläsers« überzeugt war.

Vor dem Einbau des Turbobläsers!

Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.

Hamburg 8, den 16. Oktober 1923.
Neue Gröningerstr. 10

An die Bugsier-, Reederei und Bergungs-Aktiengesellschaft, Hamburg.

Betrifft: **Dampfer „Achilles".**

Die während der Probefahrt des Dampfers »Achilles« am 14. Oktober d. J. durchgeführten Untersuchungen ergaben einen durchschnittlichen Kohlensäuregehalt der Rauchgase von 8,6 % bei einer Rauchgastemperatur von 311 Grad im Schornstein und einer Heizraumtemperatur von 35 Grad. Hieraus errechnet sich, daß 20,9 % der verheizten Kohle unausgenutzt mit den Rauchgasen in den Schornstein entwichen.

Dieses Ergebnis ist nicht befriedigend. Die Feuer brannten schlecht und lagen namentlich im hinteren Teil der Feuerung dunkel.

Ein Vergleich zwischen den beiden Kesseln zeigte, daß der Steuerbordkessel, welcher mit Brückenroststäben ausgerüstet ist, bedeutend besser brannte, als der Backbordkessel, welcher Normal-Roststäbe besitzt.

Bei beiden Kesseln wurde im Rauchfang eine Zugstärke von 7—8 mm WS gemessen. Am Steuerbordkessel blieben hiervon im Feuer noch $3\frac{1}{2}$ bis 5 mm WS, im Backbordkessel nur 2 bis $2\frac{1}{2}$ mm. An den gleichen Stellen im Rauchfang gemessen, betrug der Kohlensäuregehalt beim Steuerbordkessel $8\frac{1}{2}$—$9\frac{1}{2}$, beim Backbordkessel 4—$4\frac{1}{2}$ %.

Da die Ursache des Unterschiedes sich während der Fahrt nicht feststellen liess, wurden die Kessel am 16. Oktober von uns befahren. Es ergab sich folgendes Bild:

Der Abstand der hinteren Rostfläche vom Flammrohrscheitel ist in beiden Kesseln gleich. Dagegen sind die Spalten der Normal-Roste enger als die der Brückenroste. Ausserdem war im Backbordkessel die Feuerbrücke um 30 mm höher als im Steuerbordkessel; und schliesslich waren die Feuerzargen im Backbordkessel recht undicht, sodass sie beträchtliche Mengen von Oberluft durch die Flammrohre

Druckschrift Nr. 3.

streichen liessen. Diese Umstände reichen aus, den Unterschied im Brennen der beiden Kessel zu erklären. Wir schlagen Ihnen vor, die Roste selbst unverändert zu lassen, auch die Abdeckung der Wölfe beizubehalten und zunächst nur die Feuerbrücken des Backbordkessels um eine Flachschicht niedriger zu machen und ausserdem die Feuerzargen mit Asbestschnur abzudichten und sorgfältig zu hintermauern. Am Aschfall braucht nichts geändert zu werden. Die Heizer müssen ihn eben frei von Asche halten. Erforderlich ist, dass hinreichend lange Krücken beschafft werden; die auf der Probefahrt verwandten waren zu kurz und liessen ein Bearbeiten des hinteren Teiles der Feuer nicht zu.

Die Feuer selbst wurden namentlich auf der ersten Wache am Steuerbordkessel gut bedient. Dünne Feuer sind auf diesem Schiff erforderlich.

Was die Größenverhältnisse von Kessel und Maschine betrifft, so sind die Kessel entschieden zu klein bemessen. Es ist nicht zu verlangen, daß zwei Kessel von insgesamt 300 qm Heizfläche genügend Dampf liefern, wenn die Maschine bei unausgelegter Steuerung bereits 1200 PSi. leistet.

Wenn man nicht einen dritten Kessel aufstellen will, was für die Ausnutzung der Maschine das ratsamste wäre, so muß man aber alles tun, um die Leistung der Kessel zu erhöhen. Hierher gehört die Aufstellung eines Vorwärmers, bei dem durch den Maschinendampf, bevor derselbe in den Kondensator gelangt, das Speisewasser auf eine höhere Temperatur gebracht wird. Die Speisewassertemperatur schwankte auf der Probefahrt nur zwischen 40 und 50 Grad.

Auch eine künstliche Zugverstärkung kann von gutem Einfluß sein; sie wird aber doch nicht ausreichen, um mit der vorhandenen Kesselheizfläche die Maschine für längere Zeit voll laufen zu lassen.

Hochachtungsvoll

gez. Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.

Nach dem Einbau des Turbobläsers!

Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.

Hamburg 8, den 17. Dezember 1923.
Neue Gröningerstr. 10

An die Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft, Hamburg.

Betrifft: **Dampfer „Achilles".**

Nachfolgend gestatten wir uns, Ihnen über das Ergebnis der am 14. und 15. Dezember d. J. erfolgten Untersuchung der Kesselanlage des Dampfers »Achilles« zu berichten.

Die Kesselanlage, welche unter Verwendung von **natürlichem Zug** auf der Probefahrt im Oktober d. Js. der Maschinenleistung **nicht entsprach,** hat insofern eine Aenderung erfahren, als in den Schornstein ein Turbobläser der Fa. Hass & Co. eingebaut war und in Verbindung mit diesem ein Abdampfvorwärmer für das Speisewasser Aufstellung gefunden hatte. Außerdem hatte man probeweise am Backbordkessel die Wölfe geöffnet und in den Rauchfang dieses Kessels ein Leitblech gelegt, das die Zugstärke gleichmäßiger auf die drei Feuer verteilen sollte.

Aufgabe der jetzigen Probefahrt war nun, den Erfolg dieser Aenderungen zu beobachten. Leider wurde die Probefahrt ungünstig beeinflußt durch Nebel, sodaß in längeren Perioden gleichmäßiger Belastung nicht gemessen werden konnte.

Immerhin ließ sich aber ein außerordentlich günstiger Einfluß des Hass-Gebläses nicht verkennen. Durch die Veränderung der Rauchfangform, die durch den Einbau der Turbine bedingt war (konische Einengung und Erweiterung des Schornsteines), hatte sich auch der natürliche Zug schon wesentlich gebessert, sodaß die Feuer bereits beim Anheizen leicht anbrannten. Im Backbordkessel war jetzt im Feuer eine Zugstärke von 4—5 mm WS vorhanden, während vor dem Umbau nur $2^1/_2$ mm Zug festgestellt werden konnte. Im Steuerbordkessel betrug die Zugstärke sogar $5—6^1/_2$ mm WS. Nachdem das Gebläse angestellt war, stieg die Zugstärke im Backbordkessel auf 6—8, im Steuerbordkessel auf 8—10 mm WS. Sie ist abhängig von der Maschinenleistung, da das Gebläse mit Aufnehmerdampf arbeitet, der schon einen Teil seines Arbeitsvermögens im Hochdruckzylinder der Maschine abgegeben hat. Bei halber Maschinenleistung etwa schwankte der Zug im Feuer im Backbordkessel zwischen 5 und 7, im Steuerbordkessel zwischen 6 und 9 mm.

Der Abdampf des Turbobläsers wird im Speisewasservorwärmer noch nutzbar gemacht, **sodaß ein nennenswerter Kraftverbrauch durch den Turbobläser nicht entsteht.** Die Speisewassertemperatur schwankte jetzt zwischen 77 und 86 Grad, je nachdem, mit welcher Leistung die Maschine arbeitete.

Hass & Co. G. m. b. H., Bergedorf-Hamburg.

Vor dem Einbau des Turbobläsers!

Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.

Hamburg 8, den 26. August 1923.
Neue Gröningerstr. 10

An die Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft, Hamburg.

Betrifft: **Dampfer „Titan".**

Die am 21. August d. Js. an dem Kessel des Schleppers „Titan" durchgeführte Untersuchung ergab, **daß der Kessel nicht in der Lage ist, den von der Maschine geforderten Dampf zu liefern.**

Der Kessel selbst befand sich in gutem Zustande und war von innen und außen gereinigt. Nebenluft war überall gut ferngehalten. Nur an den Blechen unter den Feuerbrücken trat etwas Luft in die Flammrohre ein, die allerdings noch zur vollkommenen Verbrennung benötigt wurde. Die Bedienung des Kessels war gut.

Die Feuer wurden abwechselnd beschickt und sehr gleichmäßig mit Brennstoff bedeckt gehalten. Der Schornsteinverlust war daher nicht übermäßig hoch. Der Verlust durch freie Wärme betrug nur 15—16 %, während der Verlust durch unverbrannte Gase 4—6 % ausmachte.

Die Rohre des Kessels sind sehr eng und es muß daher auf eine gründliche Reinigung derselben größte Sorgfalt verwandt werden. Wichtig ist für diesen Kessel die Beschaffung eines Diamant-Bläsers, damit es möglich ist, auf jeder Wache einmal die Rohre von Ruß zu befreien.

Der Mangel an Dampf ist in erster Linie zurückzuführen auf den Mangel an Zug. Der Kessel hat früher auf einem Linienschiff gelegen, auf dem ein hoher Schornstein vorhanden war. Dort mag er genügend Dampf geliefert haben. Bei dem verhältnismäßig niederen Schornstein des Schleppers reicht der Zug für den Kessel nicht mehr aus. Die Zugstärke betrug im Schornstein über dem Dämpfer in Höhe des F.T.-Raumes 4—6 mm WS. im Rauchfang unterhalb des Dämpfers 6—8 mm und im Feuerraum 4 mm WS. Diese Zugstärke wurde gemessen bei windigem Wetter. Sie wird bei ruhigem Wetter voraussichtlich um 1—2 mm niedriger sein. Eine Zugverstärkung, wie sie von Ihnen geplant ist, ist daher durchaus am Platze.

Eine Unterwindfeuerung kommt nicht in Frage; dieselbe würde, was die Dampfleistung angeht, vielleicht etwas günstiger arbeiten; sie würde aber bei der geringen vorhandenen Zugstärke die Verluste durch unverbrannte Gase begünstigen. Außerdem wäre ein Herausschlagen der Flamme zu befürchten.

An der Feuerung selbst möchten wir im Augenblick eine Aenderung nicht empfehlen, da wir vermuten, daß die Verbrennung eine vollkommenere wird, wenn erst mehr Zug vorhanden ist. Nur dürfte es zweckmäßig sein, die Feuerbrücken, die jetzt nur einen Stein hoch sind, auf eine Rollschicht und eine Flachschicht zu erhöhen, damit der Heizer nicht soviel Kohle über dieselben hinweg wirft. Eine Beeinträchtigung des Zuges wird hierdurch nicht hervorgerufen. Von günstigem Einfluß auf die Verbrennung ist es ferner, wenn man die Feuerbrücken an den Seiten etwas höher hält, als in der Mitte.

Hochachtungsvoll

gez. Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.

Nach dem Einbau des Turbobläsers!

Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.

Hamburg 8, den 21. Dezember 1923.
Neue Gröningerstr. 10

An die Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft, Hamburg.

Betrifft: **Dampfer „Titan".**

Nachfolgend gestatten wir uns, Ihnen über das Ergebnis der gestrigen Probefahrt zu berichten.

Seit August d. Js. waren **folgende Aenderungen** vorgenommen:

In den Schornstein war ein Turbobläser System Hass eingebaut. Die Feuerbrücken waren erhöht. In die Speiseleitung war ein Abdampfvorwärmer, der mit dem Abdampf des Turbobläsers geheizt wird, gesetzt und schließlich war ein Diamant-Rußbläser angeordnet worden.

Der Erfolg dieser Aenderungen muß als ein voller bezeichnet werden. Die Kesselleistung stieg soweit, daß die Maschine mit 127 Umdrehungen und vorübergehend sogar mit 132 Umdrehungen fahren konnte. Die Zugstärke war im Rauchfang unterhalb der Turbine auf 21—24 mm WS und im Feuer

auf 12—15 mm WS angestiegen. Wenn die Maschine mit halber Kraft fuhr, sank die Zugstärke im Rauchfang auf 17—18 mm, und **war der Bläser ganz abgestellt, so war die Zugstärke im Feuer um nahezu 1 mm höher, als vor Einbau des Bläsers.**

Zum Vergleich haben wir Messungen angestellt, bei abgestelltem Bläser und bei angesetztem Bläser, und im letzten Falle wieder bei voller und bei halber Fahrt der Maschine.

Am ungünstigsten sind die Messungen ausgefallen bei abgestelltem Bläser, und zwar nicht nur hinsichtlich der Kesselleistung, sondern auch hinsichtlich der

Zeit	Kessel-Nr.	Kohlensäuregehalt der abziehenden Heizgase %	Kohlensäure plus Sauerstoffgehalt der abziehenden Heizgase %	Luftüberschuss ca. %	Temperatur der abziehenden Heizgase am Kesselende °C	Temperatur der Verbrennungs-Luft °C	Zugstärke am Kesselende mm WS	Abwärmeverlust %	Verlust durch unverbrannte Gase	Schornsteinverlust
Ohne Bläser										
12½—1¼	—	12,1	17,9	55	307	22	7,0	12,6	18,2	30,8
Mit Bläser, volle Fahrt										
2½—3h	—	11,3	19,3	65	444	22	21—24	23,0	4,4	27,4
Mit Bläser, halbe Fahrt										
5¼—5½	—	10,5	19,5	50	350	22	17—18	19,5	2,5	22,0

Ausnutzung der Kohle. Der Kessel leistete etwas mehr, als bei der Probefahrt im August, aber diese Mehrleistung wurde erkauft durch einen höheren Verlust an unverbrannten Gasen, der ungefähr 18 % der verheizten Kohle ausmachte.

Die Verbrennung wurde vollkommener, nachdem der Bläser angestellt war. Aber wie zu erwarten, stieg auch gleichzeitig die Rauchgastemperatur im Schornstein und zwar um 137 °, solange mit einer Zugstärke von 21—24 mm WS gefahren wurde, d. h. solange die Maschine voll lief. Der Verlust durch fühlbare Wärme stieg infolgedessen von 12,6 auf 23,0 %, aber der Verlust durch unverbrannte Gase fiel von 18,2 auf 4,4 %, **sodaß der Gesamt-Schornsteinverlust trotz der höheren Leistung noch um einige Prozent zurückging.**

Bei halber Fahrt der Maschine liegen die Verhältnisse ähnlich; nur die Schornstein-Temperatur ging entsprechend zurück.

Die Einschränkung der Verluste durch unverbrannte Gase wurde auch äußerlich kenntlich durch die geringere Rauchentwicklung.

Die Feuerbedienung war gut. Die Heizer bedeckten ihre Feuer gleichmäßig mit wenig Brennstoff zur Zeit und ließen andererseits auch die Feuer nicht zu weit abbrennen, was ihnen schon durch die Beanspruchung des Kessels verboten wurde.

Die Wölfe des Kessels waren noch nicht abgedeckt. Unter die Feuerbrücken war zur Abdichtung Asche geschoben. Wir empfehlen Ihnen, bei der Abdeckung der Wölfe auf diesem Schiff einmal einen Versuch zu machen mit der von uns vorgeschlagenen Form der Sekundärluftzufuhr. Wir bitten Sie, falls dieser Vorschlag Ihre Zustimmung findet, um Ueberlassung einer Kesselzeichnung, damit wir Ihnen eine Skizze für den Einbau anfertigen können.

Das Brummen des Kessels war bei etwas dickeren Feuern nicht so stark, wie auf dem „Achilles". Es genügte aber, um einen unruhigen Gang der Turbine herbeizuführen, durch den angeblich auch der Funker gestört wurde. Die Turbine lief ruhig zu den Zeiten, wo der Kessel nicht brummte. Die Ursache des unruhigen Ganges soll noch behoben werden.

Die Speisewassererwärmung war eine sehr gute. Das Speisewasser gelangte je nach der Umdrehungszahl der Maschine mit 90—104 Grad Temperatur in den Kessel.

Wie aus obigem ersichtlich. sind die Abgas-Temperaturen beim Betrieb des Bläsers recht hoch. Sie werden noch höher steigen, wenn die Kesselheizfläche verrußt, und man wird daher dafür sorgen müssen, daß der Rußbläser regelmäßig, unter Umständen auf jeder Wache einmal, in Tätigkeit tritt.

Zur Einschränkung der hohen Rauchgastemperaturen wurde der Vorschlag laut, einen Lufterhitzer einzubauen. Ein solcher kann tatsächlich einen wesentlichen Nutzen bringen. Allerdings müssen auch wir ausdrücklich betonen, daß die Verwendung eines solchen nur dann statthaft ist, wenn trotzdem die Möglichkeit, mit natürlichem Zuge zu fahren, bestehen bleibt. Das gleiche gilt allgemein auch von Speisewasser-Rauchgasvorwärmern und Ueberhitzern. Bei letzteren muß außerdem berücksichtigt werden, wie weit die vorhandene Maschine überhaupt eine Erhöhung der Dampftemperatur erträgt.

Hochachtungsvoll

gez. **Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.**

Es wurden bisher mit dem „Turbobläser" ausgerüstet:

11 Frachtdampfer	mit zusammen	7350 PSi.
4 Lotsendampfer	„ „	700 „
7 Hafenschlepper	„ „	1940 „
10 Seeschlepper und Bergungsdampfer	„ „	6300 „
1 Rheinschlepper	„	1000 „
1 Donauschlepper	„	400 „
4 Elbschlepper	„ „	1600 „
27 Kanalschlepper	„ „	5940 „
1 Feuerschiff	„	225 „
66 Schiffe	mit zusammen	25455 PSi.

Einige Aeusserungen über den „Turbobläser".

Technischer Betrieb des Norddeutschen Lloyd G. m. b. H.

Bremerhaven, den 28. Mai 1924.

Firma Hass & Co. G. m. b. H., Hamburg-Bergedorf.

Betr.: **Dampfer „Sirius", Turbobläser.**

Wir benötigen **wiederum** einen Turbobläser Ihres Fabrikates und bitten Sie, uns hierfür den Festpreis und die äusserste Lieferzeit aufzugeben.

Zur Information überreichen wir Ihnen anliegend unter Ausg. M. 9021 eine Zeichnung des Rauchfanges; ferner geben wir Ihnen nachstehend die für die Abgabe einer Offerte erforderlichen Daten auf:

(es folgen die Daten von Kessel und Maschine).

Wir bitten Sie um schnellmöglichste Einreichung Ihrer Offerte und zeichnen

hochachtungsvoll
TECHNISCHER BETRIEB
DES NORDDEUTSCHEN LLOYD G. M. B. H.
gez. (Unterschrift).

Zemun (Semlin), den 12. August 1924.

Firma Hass & Co. G. m. b. H., Bergedorf-Hamburg

Bitte mir umgehend den Preis eines Turbobläsers für einen Schiffskessel von 70 qm Heizfläche zwecks Bestellung eines solchen bekanntzugeben. Wir haben bereits einen solchen auf unserem neuen Dampfer „St. Georg" (Kessel 180 m² Heizfläche), gebaut bei Chr. Ruthof in Regensburg 1924, in Verwendung und hat sich derselbe gut bewährt, sodaß wir deshalb gewillt sind, im Laufe der Zeit **alle unsere Dampfer damit auszustatten.**

Angebote sind zu richten an:

Techn. Betriebsleiter
DRAGUTIN BARTAKA
Zemun (Jugoslavien).

Wenden!

Lauenburger Dampfschiffe
Theodor & Hugo Basedow.

Hamburg, den 11. Mai 1923.

Firma Hass & Co., Bergedorf.

Wir bestätigen Ihnen, daß wir mit der von Ihnen für unseren Seitenrad-Schlepper »Theodor Basedow« gelieferten Turbobläseranlage in jeder Weise zufrieden sind. Wir konnten früher schwer Dampf halten, weil der Kessel für die Maschinenanlage zu klein war. Die Maschine kann jetzt voll ausgelegt fahren, und selbst bei dem hohen Elbwasserstand auf der letzten Reise war es möglich, ohne Teilung des Schleppzuges den Anhang, etwa 40% schwerer als früher, an seinen Bestimmungsort Magdeburg zu bringen. Auch bei minderwertiger Kohle ist es nun möglich, gut Dampf zu halten. In der Asche befinden sich weniger noch verbrennbare Rückstände und die Gesamtrückstände sind erheblich geringer geworden, woraus hervorgeht, daß auch der spezifische Kohlenverbrauch geringer geworden ist.

Hochachtungsvoll

gez.: HUGO BASEDOW.

Unterweser-Reederei
Aktiengesellschaft.

Bremen, den 15. August 1923.

Die von der Firma Hass & Co. G. m. b. H., Bergedorf-Hamburg, in unserm Seeschleppdampfer »Vegesack« eingebaute Saugzuganlage hat bisher zu unserer Zufriedenheit gearbeitet. Wenn wir heute noch keine festen Zahlen für Kohlenersparnisse nennen können, so steht doch fest, daß das Schiff heute infolge höherer Umdrehungen der Maschine bedeutend leistungsfähiger ist als früher, oder aber, wenn man die früher gemachten Maschinenumdrehungen heute als Normalleistung betrachtet, gewiß eine nicht unwesentliche Kohlenersparnis zu verzeichnen ist.

Vor dem Einbau der Anlage ließ sich mit dem Kessel bei nicht einmal 100 Maschinenumdrehungen schlecht Dampf halten, während heute bei nur 2000 Umdrehungen der Saugzugturbine bequem 112 bis 114 Umdrehungen Dauerleistung erzielt werden.

Es ist dies, praktisch beurteilt, eine größere Leistung des Schiffes bei **gleichem** Kohlenverbrauch. Als Beweis dient zum Beispiel, daß das Schiff bei den heutigen Umdrehungen mit einem größeren Schleppanhang noch ca. ½—1 Seemeile Geschwindigkeit mehr erzielt.

UNTERWESER-REEDEREI
Aktiengesellschaft
Technische Abteilung.
gez.: (Unterschrift).

Zusammenfassung

aus einem Aufsatz des Herrn Regierungs- und Baurat **Ebelt**, Essen, über Erfahrungen mit dem **„Turbobläser“** auf den staatlichen Monopolschleppern, veröffentlicht in „Werft, Reederei, Hafen“, IV. Jahrgang 1923, Heft 10. (Auf Wunsch wird Sonderdruck zugesandt.)

„Es wird über die Tatsachen berichtet, die zur allgemeinen Einführung des künstlichen Zuges mittels »Turbobläser« der Firma Hass & Co., Hamburg-Bergedorf, geführt haben und über die damit gemachten **guten Erfahrungen.** Ferner wird darauf hingewiesen, daß es durch die Einführung des künstlichen Zuges möglich geworden ist, mit verhältnismäßig geringen Geldmitteln und ohne die Schlepperzahl zu vermehren, die **Leistungsfähigkeit** und **Wirtschaftlichkeit** des staatlichen Schleppmonopols ganz wesentlich zu steigern. Unter Angabe der Ergebnisse eingehender Versuchsfahrten im **normalen** Schleppbetriebe wird gezeigt, daß eine **Leistungssteigerung** bis zu 50% erreicht wurde, womit gleichzeitig eine Verringerung des spezifischen **Kohlenverbrauches** von etwa 15% verbunden war. Mitteilungen über mehrjährige Betriebsergebnisse bestätigen die Erfahrung, daß eine Schädigung der Kesselanlage durch Erhöhung des Zuges auf 10—15 mm W. S. nicht eintritt.“

Durch die genannten Verbesserungen wurde eine so gute Kesselleistung erzielt, daß es mit Leichtigkeit möglich war, bei reinen Feuern die Maschine mit 90 Umdrehungen in der Minute laufen zu lassen. Selbst bei verschlackten Feuern konnten noch über 80 Umdrehungen in der Minute gemacht werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Feuer vom Anheizen am frühen Morgen an bis 1 Uhr nachts nicht gereinigt waren. Wenn das Schiff auch in der Zwischenzeit einige Stunden langsam gefahren war und vor Anker gelegen hatte, so muß dies doch bei der verheizten Kohle, **die keineswegs eine besonders gute war,** als eine recht befriedigende Leistung angesehen werden.

Was die Frage der offenen und geschlossenen Wölfe angeht, so sind die Ansichten hierüber in Schiffahrtskreisen noch ausserordentlich geteilt. Die einen behaupten, dass bei abgedeckten Wölfen die Rauchkammern nicht oben und unten gleichmässig erwärmt und infolgedessen leicht undicht werden; die anderen dagegen stehen auf dem Standpunkte, dass bei offenen Wölfen leichter ein Undichtwerden der Kessel eintritt, weil dann einmal bei undichtem Aschfall kalte Luft in die Rauchkammern gelangt und zum anderen bei Unvorsichtigkeit der Heizer leicht glühender Sott im Wolf liegen bleibt, wenn die Kessel entleert werden. Auch neigen Kessel mit offenen Wölfen mehr zum Brummen als solche mit abgedeckten, wodurch nach Ansicht der einen ebenfalls ein Rohrlecken hervorgerufen wird, während andere das Brummen für unschädlich halten. Tatsächlich brummte der Kessel (verursacht vom am weitesten seitlich gelegenen Feuer) mit offenen Wölfen bei reinen Feuern derartig stark, dass die ganze Umgebung des Kessels kräftig vibrierte. Dass durch diese rein mechanischen Erschütterungen allmählich ein Leckwerden des Kessels entsteht, ist nicht von der Hand zu weisen. Dazu kommt der ungünstige Einfluss, den das Brummen auf die Verbrennung selbst ausübt. Wir halten das Brummen eines Kessels nicht für die Folge einzelner in regelmässigen Zeiträumen aufeinander folgender kleiner Gasexplosionen, sondern wir erblicken in dem Brummen der Kessel lediglich Eigenschwingungen der Luftsäule im Flammrohr, genau wie in einer

Zeit	Kessel Nr.	Kohlensäuregehalt der abziehenden Heizgase	Kohlensäure plus Sauerstoffgehalt der abziehenden Heizgase	Luftüberschuss	Temperatur der abziehenden Heizgase am Kesselende	Temperatur der Verbrennungsluft	Zugstärke am Kesselende	Abwärmeverlust	Bemerkungen
		%	%	ca. %	°C	°C	mm WS	%	
14. Dezember 1923									
3¾—4 Uhr	—	9,4	—	100	285	22	7,5	18,2	Steuerbordkessel
12½—1 „	—	8,4	—	125	294	22	13,5	21,0	„
Nachtschicht									
2¼—2½ Uhr	—	8,8	—	115	341	22	8,0	23,5	Backbordkessel
2½—3 „	—	9,6	—	95	338	22	13,5	21,4	Steuerbordkessel

Orgelpfeife oder in einer Wasserleitung, deren Ablasshahn entsprechend eingestellt ist. Als Beispiel für die Entstehung solcher Schwingungen möchten wir die physikalische Spielerei der Gasharmonika anführen, bei der ebenfalls eine Luftsäule in einer Röhre durch kleine Gasflammen in Schwingungen versetzt wird. Man beobachtet auch bei dieser Einrichtung ein Verzerren der Gasflamme in dem Augenblick, wo die Schwingung einsetzt, während die Flamme vorher ruhig brennt. Es ist dies ein Zeichen dafür, dass die Aenderung der Flammenbildung nicht die Ursache der Schwingung ist, sondern dass umgekehrt diese durch die Schwingung hervorgerufen wird.

Bei einem brummenden Kessel kann man beobachten, dass in regelmässigen Perioden die Flamme zum Heraustreten aus den Feuertüren neigt, während sie in der Zwischenzeit wieder eingesogen wird. Während des einen Vorganges fehlt es dem Feuer an der nötigen Verbrennungsluft und so kommt es, dass stark brummende Kessel eine weniger gute Verbrennung zeigen, als ruhig brennende Kessel. Auch hierdurch ist die Möglichkeit gegeben, dass ein Leckwerden der Kessel eintritt, denn so gefürchtet im allgemeinen die Nebenluft ist, so sehr gehen doch, wie bereits oben gesagt, die Urteile über ihre Wirkung auseinander. Und tatsächlich konnte man beobachten, dass Kessel, die sogar künstlich durch kalten Zug abgekühlt wurden, hierdurch auch nicht im mindesten leck wurden. Bei diesen entgegengesetzten Erscheinungen darf man wohl den Schluss ziehen, dass die Ursache für ein Leckwerden der Kessel auf einem ganz anderen Gebiet zu suchen ist, als man bisher annahm.

Nach unseren Beobachtungen ist die Ursache für lecke Kessel viel eher in Störungen im Wasserumlauf zu suchen, als im Hinzutritt von Luft. Man darf nicht übersehen, dass die Abkühlung des Kessels stets auf der Wasserseite erfolgt und dass die einseitig vom Wasser berührten Kesselbleche auch auf der Feuerseite eine Temperatur besitzen, die nur um wenige Grad höher ist, als die Temperatur des Wassers. Wäre dieses nicht der Fall, würden wir deutlich ein allmähliches Verbrennen der Kesselbleche wahrnehmen müssen. So aber kann Luft im Feuerraum niemals abkühlend wirken in dem Sinne, dass dadurch ein Verziehen der Bleche entsteht, denn selbst wenn kalte Luft in den Feuerraum eindringt, so hat sie sich auf dem Wege bis zur Berührung mit den Blechen längst auf die Temperatur des Wassers angewärmt. Anders ist es, wenn die Abkühlung auf der Wasserseite unterbleibt, d. h. wenn an einzelnen Stellen statt Wasser Dampf festsitzt; dann werden die Bleche an diesen Stellen stärker erwärmt und nun besteht die Möglichkeit des Leckwerdens. Solche Störungen in der Wasserkühlung entstehen nach unseren Erfahrungen besonders leicht dann, wenn die Verbrennung im Feuerraum unvollkommen ist und sich weiter durch den Kessel hinzieht. In diesem Falle kann auch ein Hinzutritt von Nebenluft eine nachträgliche Verbrennung einleiten und so indirekt nicht durch Abkühlung, sondern durch Ueberhitzung ein Leckwerden begünstigen. Auf diese Weise ist es auch möglich, dass das Brummen der Kessel noch einen indirekten Einfluss auf das Leckwerden ausübt. Wir stehen daher auf dem Standpunkt, dass es zweckmässig ist, die Wölfe abzudecken, gegebenenfalls aber mit dieser Abdeckung eine regelbare Sekundärluftzufuhr zu verbinden, um eine vollkommene Verbrennung zu erzielen.

Auf dem Dampfer »Achilles« war die Verbrennung im allgemeinen ganz leidlich, wie schon die schwache Rauchentwicklung zeigte. Bei beiden Kesseln wurde jedoch **ein zu hoher Luftüberschuß** festgestellt, der durch die **undichten Rauchfänge** und beim Backbordkessel auch durch die **undichten Wölfe** bedingt war. **Eine Beseitigung dieser Undichtheiten würde noch bessere Zugverhältnisse und eine noch höhere Leistung der Kessel bedingen.**

Wie die obigen Zugmessungen zeigen, hat der Steuerbordkessel immer noch einen um einige Millimeter **höheren Zug,** als der Backbordkessel, dessen Brummen nur einen höheren Zug vortäuscht, der aber in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. Die Ursache für die **Zugdifferenz** der beiden Kessel mag in der Ungleichheit der Rostflächen liegen. Der Backbordkessel hat mit seinen Normalroststäben eine größere Rostfläche als der Steuerbordkessel und setzt daher dem Durchtritt des Zuges einen geringeren Widerstand entgegen, sodaß im Feuerraum weniger Zug **gemessen** wird. Es ist deshalb nicht gesagt, daß hierdurch ein Nachteil entsteht, denn bei der geforderten Kesselleistung muß auch der größere Rost stets gut mit Brennstoff bedeckt sein und besteht keine Gefahr, daß die Feuer zu weit abbrennen. Wir halten eine Verkleinerung dieses Rostes nicht für zweckmäßig, da eine solche einen Rückgang der Kesselleistung zur Folge haben kann. Auch stehen wir auf

dem Standpunkte, daß man bei diesem Kessel die Normalroste ruhig beibehalten soll und daß der andere Kessel, nachdem die Marineroste verbraucht sind, ebenfalls mit Normalrosten ausgerüstet wird.

Das Leitblech im Rauchfang des Backbordkessels übte einen meßbaren Einfluß auf den Zug im Feuer nicht aus. Wenn die Heizer auf die Dauer das Empfinden haben, daß beim Vorhandensein dieses Bleches die Feuer gleichmäßiger abbrennen, so kann man es beibehalten und den anderen Kessel ebenso ausrüsten. Beobachten aber auch die Heizer auf die Dauer keinen Einfluß, so wird man es zweckmäßig wieder entfernen.

Zusammenfassend kann unser Urteil dahin abgegeben werden, daß, abgesehen von einigen Kleinigkeiten, die im Vorstehenden näher erläutert sind, das Schiff jetzt mit einer Kesselanlage ausgerüstet ist, die dank des Turbobläsers und der Speisewasservorwärmung den Anforderungen der recht reichlich bemessenen Maschine vollauf genügt und damit das Schiff leistungsfähig macht.

Hochachtungsvoll

gez. Verein für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 11
18. November

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Die Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechts unter besonderer Berücksichtigung des Rheingebiets.

Vortrag, gehalten auf dem Rheinschiffahrtstage am 6. Sept. 1924 in Frankfurt a. M.

Von Professor Dr. Max Mittelstein,
Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts, Vorsitzender des Vereins für internationales Seerecht.
Membre du Comité maritime international.

Meine sehr geehrten Herren! Es wird sich sicher mancher von Ihnen die Frage vorlegen, warum für die Erstattung dieses Referates nicht einer der Herren gewählt worden ist, der mit den Rheinschiffahrtsverhältnissen durch die Tagespraxis besser vertraut ist, als ich es bin, dessen Tätigkeit ja wesentlich genährt wird durch die Schiffahrt der Elbe und der benachbarten Ströme. Aber es handelt sich hier doch in erster Linie um juristische Fragen, um Fragen, die nicht so sehr an die Verkehrsverhältnisse einer bestimmten Gegend gebunden, sondern grundsätzlicher Art sind. Es handelt sich hier um Rechtsfragen, bei denen, und das möchte ich gleich unterstreichen, weil es meiner Meinung nach nicht genügend beachtet wird, nicht nur die Kenntnis des Binnenschiffahrtsrechts absolut erforderlich ist, sondern nicht weniger die Kenntnis des Seerechts. Das will den Binnenländern in Deutschland nicht immer einleuchten. Ich glaube aber, ich werde Ihnen eine ganze Reihe Belege dafür geben können, und ich will nur die Tatsache hervorheben, die uns erst vorhin vom Vorstandstische mitgeteilt worden ist, daß vor einigen Tagen zum ersten Mal ein englischer Dampfer in Frankfurt angelegt hat. Durch dieses Ereignis wird der enge Zusammenhang zwischen Seerecht und Binnenschiffahrtsrecht in schlagender Weise illustriert. Bedenken Sie, wie viele Rechtskollisionen durch ein so tiefes Hineindringen eines Schiffes fremder Nation in ein Binnenland entstehen können. Und weil ich einer derjenigen Juristen bin, die sich von Anfang mit dem Binnenschiffahrtsrecht befaßt haben, und nicht weniger auf dem Gebiete des Seerechts tätig bin, so glaube ich es wagen zu dürfen, vor dieser sachkundigen Versammlung über unser Thema sprechen zu dürfen.

Meine sehr verehrten Herren! Je stärker der Weltverkehr wird, je reger der Schiffsvekehr ist, um so stärker muß das Verlangen werden, an die Stelle der Vielheit der Rechte eine Einheit zu setzen. Aber von einem Weltrecht sind wir noch ganz unendlich weit entfernt. Wir sind auch auf dem Gebiet des Verkehrsrechts, auch auf dem Gebiete des Seerechts von diesem Ideal noch weit entfernt. Wenn wir nun der Frage der Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechts näher treten wollen, dann werden wir uns vor Augen halten müssen, ob und was schon auf anderen verkehrsrechtlichen Gebieten an internationalen Rechtssätzen geschaffen worden ist. Und da haben wir das Vorbild des Eisenbahnrechts und des Seerechts. Beide sind dem Binnenschiffahrtsrecht vorangegangen. Beide sind stets das Vorbild für das Binnenschiffahrtsrecht gewesen. Aus diesen Vorgängen müssen wir zu lernen suchen für die neue, erst zu lösende Frage des internationalen Binnenschiffahrtsrechts.

Für das internationale Eisenbahnrecht hat das Berner Uebereinkommen einen großen und starken Grund gelegt, es hat aber nicht das nationale Eisenbahnrecht abgelöst, sondern es hat nur für ganz bestimmte Fälle auf bestimmten Linien bei Verwendung internationaler Frachtbriefe und beim Verkehr von einem Lande ins andere Geltung. Nur dann greifen die internationalen Grundsätze des Eisenbahnrechts Platz. Daneben bleibt das nationale Recht unverändert bestehen. Das ist also eine ganz eigen-

artige Regelung, die, wie ich glaube, in keinerlei Weise als vorbildlich für die Binnenschiffahrt in Betracht kommen kann. Tatsächlich hat sie auch, z. B. auf das Seerecht, keinerlei Einfluß ausgeübt. Die Verhältnisse für die Eisenbahn liegen eben eigenartig. Der Eisenbahnverkehr ist an feste Wege gebunden, monopolartig aufgezogen; die Verwaltung ist in Händen der Staaten. Das sind Vorbedingungen, die für den Schiffahrtsverkehr gänzlich fehlen. Deshalb glaube ich sagen zu dürfen, daß aus dem internationalen Eisenbahnrecht kaum etwas für unsere Aufgabe entnommen werden kann.

Ganz anders liegt es mit dem internationalen Seerecht. Seit vielen Jahren wird auf diesem Gebiete für ein internationales Recht gekämpft. Auf dem Gebiete des Seeverkehrs ist die Möglichkeit der Kollision von Rechten in noch viel größerem Maßstab gegeben als auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt. Die Schiffe vieler Nationen begegnen sich allüberall und kommen miteinander in Berührung. Da muß das Verlangen nach Rechtsvereinheitlichung stark werden. Was haben aber die Bestrebungen vieler Jahre bisher gezeitigt? Recht wenig, muß man gestehen. Das ist für unsere Aufgabe von größter Bedeutung. Fertig geworden sind bis jetzt nur zwei internationale Uebereinkommen aus dem Jahre 1910, das eine über den Zusammenstoß von Schiffen, das andere über Bergung und Hilfeleistung in Seenot. Und diese beiden internationalen Uebereinkommen, die von zahlreichen und wichtigsten seefahrenden Nationen angenommen worden sind, haben auf diesem Gebiete auch nicht etwa das nationale Recht abgelöst, sondern die internationalen Bestimmungen greifen nur unter gewissen Voraussetzungen Platz. Sie greifen dann Platz, wenn Schiffe, die den Vertragsstaaten angehören, in Kollision miteinander geraten. Wenn aber alle beteiligten Schiffe einer Nation, mag es auch ein Vertragsstaat sein, angehören, dann gilt das nationale Recht. In ähnlicher Weise greifen auch die Bestimmungen des anderen von mir genannten Vertrages nicht schlechthin Platz, sondern dann, wenn das helfende oder das Schiff, dem geholfen wird, einem vertragschließenden Staat angehört, wiederum mit der Ausnahme, es sei denn, daß alle beteiligten Schiffe demselben Staate angehören, in welchem das angerufene Gericht tätig ist. Diesen beiden Abkommen ist aber dadurch eine weitere Tragweite geworden, daß die Landesrechte ihnen mehr oder weniger angepaßt worden sind, wie dies namentlich in Deutschland, Belgien und Frankreich geschehen ist, durch entsprechende Aenderung ihrer Handelsgesetzbücher.

Weitere internationale seerechtliche Uebereinkommen sind weit vorbereitet, aber noch nicht zur Vollendung gelangt. Das sind die zuletzt 1922 in Brüssel beratenen Entwürfe über die beschränkte Haftung des Seeschiffseigentümers und über gewisse Regeln betreffend seerechtliche Schiffsgläubigerrechte und Hypotheken. Endlich die sogenannten Haager Regeln, welche eine Reihe von Punkten des Konnossementsrechts betreffen.

Wäre es nun möglich, mit der Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechts energischer, geschlossener und weitgreifender vorzugehen als beim Seerecht? Oder könnte man vielleicht einmal den Versuch machen, für ein einzelnes Flußgebiet alle Fragen des Schiffahrtsrechts international zu regeln? Ich habe aus Verhandlungsberichten, die mir in die Hände gekommen sind, ersehen, daß offenbar bei Vielen, die sich dieser großen und interessanten Aufgabe widmen, Stimmung dafür besteht, sich erst einmal auf ein Flußgebiet, insonderheit den Rhein, zu beschränken. Durch einen solchen Versuch würden sich aber doch manche Gegensätze herausstellen, weil eben verschiedene Staaten Anlieger des Rheins sind. Immerhin hat der Gedanke etwas Bestechendes, und es scheint die kleinere und leichtere Aufgabe zu sein, wenn man sich demgegenüber hält, eine wie gewaltige Aufgabe es ist, ein mitteleuropäisches Binnenschiffahrtsrecht zu schaffen.

Trotzdem, meine sehr geehrten Herren, muß ich ein solches Beginnen für gänzlich verfehlt halten. Ich bin der juristischen Ueberzeugung, und ich möchte unterstreichen, daß ich hier nicht als Politiker oder als Verkehrswirtschaftler oder als Interessent irgendwelcher Gruppe spreche; ich bin ganz frei in meiner Meinung und durch nichts gebunden, auch nicht durch irgendwelche Rücksichtnahme auf diesen verehrten Verein, der mich eingeladen hat, sondern ich spreche so, wie ich es für richtig halte als unabhängiger deutscher Jurist, daß es ein gänzlich verfehltes Unternehmen sein würde. Die Gründe dafür sind folgende: Der Rhein und der Rheinschiffahrtsverkehr sind doch nicht durch eine chinesische Mauer von der Verbindung mit anderen Schiffahrtswegen abgeschnitten. Er ist doch nur ein Auschnitt aus dem großen, verschiedene Nationen umfassenden mitteleuropäischen Wasserstraßengebiet. Wollte man für das eine Flußgebiet oder gar nur für einen Fluß ein einheitliches Recht schaffen, so würde das weiter nichts sein als e i n n e u e s t e r r i t o r i a l e s Recht für d i e s e n Flußlauf, und man würde nicht nur die Zahl unserer Binnenschiffahrtsrechte um eins vermehrt haben, sondern wir würden auch von dem Ideal eines internationalen Rechts für den Binnenschiffahrtsverkehr ebenso weit entfernt sein wie bisher. Da ist es unendlich viel besser, man bemüht sich, sein nationales Schiffahrtsrecht auf die denkbar beste vorbildliche Höhe zu bringen. Will man schon ein internationales Binnenschiffahrtsrecht, so darf es nicht territorial auf einen Flußlauf beschränkt, sondern muß wirklich international sein.

Nun darf man aber auch nicht glauben, daß man das, was auf dem Gebiete des internationalen Seerechts in langjähriger Arbeit mit bescheidenem Erfolge bislang erreicht ist, auf dem Gebiet des Binnenschiffahrtsrechts in kurzer Frist und in größerem Ausmaß erreichen kann. Für das Seerecht hat lediglich das Verkehrsbedürfnis entschieden und private Vereinigungen der verschiedenen Nationen haben die Vorarbeiten geleistet, die dann von den nationalen Regierungen zum Abschluß von Verträgen verwendet worden sind. Nicht anders sollte man bei der internationalen Regelung des Binnenschiffahrtsrechts verfahren. Nicht eine eigenartig und für andere Zwecke zusammengesetzte behördliche Kommission, wie z. B. die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, kann diese Arbeit leisten, sondern die beteiligten Verkehrskreise müssen das tun, wie es für das Seerecht geschehen ist. Wie das Comité maritime international das internationale Seerecht vorbereitet, könnte es auch — vielleicht nach einer Ergänzung oder Umbildung — das internationale Binnenschiffahrtsrecht vorbereiten durch seine Vertreter solcher Staaten, welche an dieser Aufgabe besonders interessiert sind. Das hätte vor allem den Vorteil, daß die Gemeinschaftlichkeit der Aufgaben des internationalen Seerechts und des internationalen Binnenschiffahrtsrechts genügend Beachtung finden würde.

Bei vielen Völkern ist das Schiffahrtsrecht kaum in seinen ersten Anfängen bemerkbar; manche haben überhaupt kein besonderes Binnenschiffahrtsrecht. Aber wenn man schon internationalisieren und in die Rechte des einzelnen Staates eingreifen und ein Recht schaffen will, welches allen gleichmäßig nützen soll, dann darf man nicht vergessen, daß das Binnenschiffahrtsrecht nicht vom Seerecht getrennt werden kann. Binnenschiffahrtsrecht und Seerecht greifen eben, wie ich schon einmal angedeutet habe, aufs engste ineinander, und dieser Zusammenhang wird im Laufe der Verkehrsentwicklung immer größer und stärker werden. Es muß das Ziel sein, das See- und das Binnenschiffahrtsrecht in dem Sinne zu internationalisieren, daß, soweit nicht Besonderheiten des einen oder anderen Verkehrs besondere Vorschriften nötig machen, b e i d e Rechte e i n h e i t l i c h gestaltet werden müssen. Ein solches Weltrecht ist das wahre und höchste Ziel!

Deshalb darf man nicht auf der einen Seite das Seerecht und auf der anderen Seite das Binnenschiffahrtsrecht internationalisieren. Will man die einzelnen Binnenschiffahrtsrechte zusammenbringen, so muß man auch Binnenschiffahrtsrecht und Seerecht zusammenbringen. Deshalb müssen wir uns dieses noch viel größere, höhere und schönere, aber auch schwerere Ziel, stecken. Das wird allerdings eine äußerst schwierige Aufgabe sein. Seien Sie versichert, daß die langsame Entwicklung des Seerechts nicht durch besondere politische oder sonstige äußere Widerstände gehemmt war. Nein, es ist die unendliche Schwierigkeit der Aufgabe selbst, die ein so langsames Vorwärtskommen erheischt. Deshalb müssen wir uns auch mit dem Gedanken abfinden, daß wir auch auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtsrechts nicht rascher vorankommen können.

Meine sehr geehrten Herren! Wenn ich nun diese allgemeinen Gesichtspunkte, die ich eben vor Ihnen entwickelt habe, auf einzelne Rechtsgebiete anwende, so ist wieder das Kollisionsrecht das nächstliegende. Es ist, glaube ich, ein ausgezeichnetes Beispiel für die Richtigkeit dessen, was ich versucht habe, Ihnen darzulegen.

Die seerechtlichen Kollisionsgrundsätze des internationalen Rechts sind, wie ich schon sagte, in einer Reihe von Staaten zum nationalen Recht erhoben, und diese Grundsätze sind in Deutschland und in Belgien auch für das Binnenschiffahrtsrecht zum nationalen Recht erhoben worden. Wenn die anderen Staaten, die an einem mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsrecht interessiert sind, nur denselben einfachen Schritt machen, insbesondere solche Staaten, wie z. B. Frankreich, die diesen Schritt bezüglich des Seerechts schon gemacht haben, dann werden wir ohne weitere internationale Abmachung erreicht haben, daß auf diesem allerdings nur beschränkten, aber doch recht bedeutsamen Gebiete ein internationales, für Seeverkehr und Binnenschiffahrtsverkehr gleich geltendes Recht, also ein Weltrecht geschaffen ist. Es brauchen also nur diejenigen Staaten, die diesen letzten Schritt noch nicht gemacht haben, solchen zu machen, um einen schönen gemeinsamen Erfolg aufweisen zu können.

Aehnlich, wenn auch nicht ganz so einfach, ist die Rechtslage bei dem internationalen Uebereinkommen für Bergung und Hilfeleistung zur See. Wie ich schon bemerkte, haben eine Reihe von Ländern die internationalen Normen zu ihren landesrechtlichen Normen gemacht. Belgien hat diese Normen auch für sein Binnenschiffahrtsrecht übernommen Das französische Binnen-Das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz hat seine älteren, allerdings ähnlichen Vorschriften beibehalten. Es hat keine Bedenken, die seerechtlichen Vorschriften — vielleicht mit vereinzelten Ausnahmen und unter Hinzufügung einzelner Sondervorschriften — als nationales Binnenschiffahrtsrecht zu übernehmen. Unschwer wird sich dieser Punkt regeln lassen. Jedenfalls sollte man ihn in Deutschland schleunigst in Angriff nehmen und die §§ 93 ff. B.Sch.G. revidieren.

Weit größer sind die Schwierigkeiten für eine Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechtes auf anderen Gebieten, wie der Vorgang des Seerechts klar belegt. Das können Sie schon daraus entnehmen, daß es bisher nicht gelungen ist, für die Frage der beschränkten Haftung des Schiffeigentümers und die Frage zwingender Vorschriften des Konossementsrechts internationale Uebereinkommen zu schließen. Da ich nur 40 Minuten sprechen soll, gestattet mir die Zeit nicht, auf Einzelheiten einzugehen. Ich meine, die Tatsache, daß man das auf dem Gebiete des Seerechts nicht hat erreichen können bis heute, beweist, daß wir hier im Augenblick für das Binnenschiffahrtsrecht nichts unternehmen sollten.

Aber auf 2 andere Punkte muß ich näher eingehen. Das sind die Fragen der Registierung der Binnenschiffe, ihrer Verpfändung und der gesetzlichen Pfandrechte (Schiffsgläubigerrecht, Privilegien von Binnenschiffen). Hier kommt nicht nur, wie in den bisher behandelten Fällen, das bürgerliche, sondern auch das öffentliche Recht in Betracht, über das an zweiter Stelle gehandelt werden soll.

Für die Verpfändung eines Schiffs — mag es ein See- oder Binnenschiff sein — kann die Uebergabe als Faustpfand nicht in Betracht kommen, weil der Verpfänder die tatsächliche Verfügung über das Schiff behalten muß, um es zur Schiffahrt verwenden zu können. Es ist daher — nach dem Vorgange für Grundstücke — die Verpfändung von Schiffen durch Eintragung der Verpfändung in ein öffentliches Register in weitem Umfange in den nationalen Rechten anerkannt. Das gilt für das Seerecht vieler Nationen, es gilt aber auch für das Binnenschiffahrtsrecht von Deutschland, Belgien und Frankreich. Deshalb sollte es zu einem Rechtssatz des internationalen Schiffahrtsrechts erhoben werden, daß registrierte Schiffe nur durch Eintragung in das Register verpfändet werden können und daß die stets an Bord zu führenden Schiffspapiere in Uebereinstimmung mit dem Inhalt des Registers gehalten werden. Das ist schon der Standpunkt des deutschen Rechtes, und entsprechend bestimmt der 1922 in Brüssel beratene seerechtliche Entwurf, daß ein nach dem Rechte eines Vertragsstaats gültig begründetes Pfandrecht am Schiff in jedem anderen Vertragsstaat Gültigkeit hat. Das erfordert die Verkehrssicherheit. Sie erfordert aber nicht, daß ein einmal ausgetragenes Pfandrecht unter allen Umständen rechtsgültig ist. Die Frage, ob dem Register für das Schiff die Bedeutung eines Grundbuches zu geben ist, ist noch zu wenig geklärt; die Unterschiede der nationalen Gesetze sind hier zu groß, weshalb man auch in dem seerechtlichen Entwurf nicht so weit gegangen ist.

Gleichzeitig mit dieser Frage der Verpfändung des Binnenschiffes muß aber auch die Frage der gesetzlichen Pfandrechte (Schiffsgläubigerrechte, Privilegien) am Schiffe international geregelt werden, denn die internationale Anerkennung der in einem Lande eingetragenen Schiffshypothek nützt dem Hypothekengläubiger nichts, wenn das Schiff in einem anderen Lande ein Recht vorfindet, das dem eingetragenen Pfandrecht zahlreiche gesetzliche Pfandrechte vorgehen läßt. Nach dem seerechtlichen Entwurf gehen nur die in Art. 2 unter Nr. 1—4 aufgezählten Privilegien einer eingetragenen Hypothek vor. Der Entwurf kennt noch weitere Privilegien (Art. 2 Nr. 5 und 6, Art. 3 Abs. 2), aber diese sollen nur dann den Vorrang haben, wenn sie älter und registriert sind. Mit dieser für das Seerecht vorgeschlagenen Regelung wird auch das Binnenschiffahrtsrecht auskommen können. Wird der Entwurf für das Seerecht internationales Recht, so sollten die an der mitteleuropäischen Binnenschiffahrt interessierten Nationen ein solches Uebereinkommen auch für die Binnenschiffahrt treffen.

Nach solcher Stellungnahme zum Gebiete der dinglichen Sicherungen muß aber auch weiter auf die Registrierung der Binnenschiffe eingegangen werden. Hier wird die Lage dadurch verwickelter, daß außer der privatrechtlichen Seite auch die öffentlich rechtliche Seite der Sache in Betracht kommt.

International berechtigt soll nur die durch Eintragung in ein öffentliches Register erfolgte Verpfändung des Schiffes sein. So wünschenswert es ist, daß die Art, Einrichtung und Führung solcher Register in den beteiligten Staaten möglichst gleichartig ist, so ist das doch nicht absolut notwendig. Notwendig ist nur, daß ein Schiff, das irgendwo eingetragen ist, nicht auch an anderer Stelle eingetragen wird, bevor nicht die früheren Eintragungen ihre gehörige Erledigung durch Uebertragung oder Löschung gefunden haben. Eine Kontrolle würde dadurch ermöglicht werden, daß jedes Binnenschiff, das irgendwo

eingetragen ist, am Schiffskörper an bestimmter Stelle (z. B. an beiden Seiten des Bugs) bestimmte Zeichen (Buchstaben, Zahlen) tragen muß, aus denen sich ergibt, in welchem Staate und wo daselbst und unter welcher Nummer das Schiff eingetragen ist. Es würde für dieses Rechtsgebiet die Lage vereinfacht und durchsichtiger gemacht werden, wenn alle Binnenschiffe von einer gewissen Tragfähigkeit ab registriert werden müßten, wie das in Deutschland vorgeschrieben ist.

Dann entsteht aber noch die Frage, wo das Schiff registriert werden soll. Soll das Belieben des Eigentümers entscheiden? Soll maßgebend der Ort sein, von dem aus die Schiffahrt betrieben wird oder betrieben werden soll? Und soll dabei von Bedeutung sein, welcher Nationalität der Eigentümer ist? Wobei dann noch die Frage entsteht, welche Nationalität Gesellschaften und Vereinigungen der verschiedenen Art haben.

Sieht man zunächst von der Frage der Nationalität ab — wie das dem Rechtszustand in Deutschland entspricht — so ist es rechtlich ziemlich unerheblich, in welchem Ort das Schiff registriert wird, falls es nur nicht mehr als ein Mal registriert wird. Wünschenswert ist es, daß auch hier Seerecht und Binnenschiffahrtsrecht möglichst konform gehen und der Begriff des Heimats- und Registrierhafens in beiden Rechten sich deckt. Das Richtige dürfte sein, daß der Ort maßgebend ist, von dem aus die Schiffahrt betrieben (das Schiff bereedert) wird bezw. — wenn sie noch nicht betrieben wird — betrieben werden soll.

Nun ist es bekannt, daß nach dem Seerecht ein Seeschiff nicht ohne weiteres registriert wird, sondern daß es dafür auf die Nationalität des Eigentümers (Reeders) ankommt. Das geschieht wesentlch deshalb, weil das Seeschiff eine nationale Flagge führen muß, und das hat sich um deswillen herausgebildet, weil das Seeschiff die offene See befährt, die niemandem gehört und wo daher auch kein staatliches Recht gilt, sondern für jedes Seeschiff ein Flaggenrecht. Tritt das Seeschiff in ein fremdes Territorium ein, kommt es also insbesondere in die Flußläufe und Häfen eines anderen Landes, so unterfällt es damit grundsätzlich dem Rechte dieses Landes. Aber in vielen Handelsverträgen sind davon mehr oder weniger abweichende Sätze aufgestellt zugunsten des Flaggenrechts.

Für die Binnenschiffahrt hat sich nicht ein entsprechender Rechtszustand herausgebildet. Erklärlich, denn sie befindet sich stets in den Grenzen eines Territoriums und deshalb unter der Herrschaft eines nationalen Rechts, meistens auch im eigenen Lande.

Neuerdings macht sich aber trotz aller völkerbundlichen Bestrebungen auch für die Binnenschiffe ein Streben nach dem Flaggenrecht bemerkbar. Sachliche, insbesondere verkehrswirtschaftliche Gründe sind dafür nicht erkennbar. Es handelt sich wohl wesentlich um eine Frage des — ein Fremdwort ist hier wohl am besten am Platze — nationalen Prestige. Eine Nation — nennen wir beispielsweise die Tschechen, weil es bei ihnen tatsächlich zutrifft — will nicht, daß ihre Nationalen gehörende Binnenschiffe eine fremde Flagge führen, sondern will, daß sie die nationale Flagge führen. Da erhebt sich die Frage: Was ist denn ein nationales Binnenschiff? Für das Seeschiff ist diese Frage geregelt, aber in den einzelnen Staaten verschieden, ohne daß das Verlangen hervorgetreten wäre, die Voraussetzungen für das Flaggenrecht international einheitlich zu bestimmen. Es kommt hinzu, daß die verschiedenen Nationen in bezug auf die Nationalität des Kapitäns, der Offiziere und der Mannschaften verschiedene Anforderungen stellen. So sehen wir eine Fülle von Zweifelsfragen und Unterschieden im Seerecht. Und da sollte man — ohne zwingenden wirtschaftlichen Grund — den Mut haben, für das Binnenschiffahrtsrecht diese Fragen einheitlich regeln zu wollen? Belasten wir doch die Aufgabe der Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechts nicht mehr als unbedingt nötig: der Kahn ist schon schwer genug beladen.

Gibt es Nationen, die hier absolut auf die Geltendmachung ihrer Flagge dringen, so ist der zurzeit geeignete Weg der einer Abmachung zwischen solchem Staate mit seinen Nachbarn. Dafür liegt ein Vorgang vor für das Verhältnis der Tschechen zu Deutschland. Die Tschechoslowakei will das den Elbeverkehr von jeher beherrschende deutsche Binnenschiffahrtsrecht durchweg zu ihrem Recht machen, sie hat sich aber dagegen gesträubt, daß Binnenschiffe, die im alleinigen Eigentum von Tschechen stehen, in Deutschland registriert werden, es sei denn, daß sie von einem deutschen Platz aus bereedert werden und Fahrten nur außerhalb der Tschechoslowakei machen. Auf dieser Grundlage haben sich die beiderseitigen Regierungsvertreter geeinigt.

Meine Herren! Damit habe ich, soweit es die mir gewährte Redefrist gestattet, die wichtigsten Punkte berührt. Damit Sie aber auch ein greifbares praktisches Ergebnis meiner Ausführungen mit sich nehmen können, darf ich meine Gedanken kurz zusammenfassend in folgenden Sätzen formulieren:

1. eine Internationalisierung des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsrechts ist anzustreben.
2. Die interessierten Nationen sollten schon jetzt — was Deutschland und Belgien schon getan haben — die Grundsätze des internationalen Uebereinkommens über den Zusammenstoß von Seeschiffen in ihr Landes-Binnenschiffahrtsrecht übernehmen.
3. Das Gleiche gilt grundsätzlich auch für das internationale Uebereinkommen betreffend Bergung und Hilfeleistung in Seenot.
4. Die Grundsätze des Entwurfs pour l'unification de certaines règles relatives aux hypothèques et aux privilèges maritimes sind auch für das mitteleuropäische Binnenschiffahrtsrecht geeignet. Dabei sollte die Frage des Flaggenrechts — entsprechend dem Seerecht — nicht hineingezogen werden.
5. Im übrigen empfiehlt es sich, die einschlägigen Fragen weiter vorzubereiten unter Berücksichtigung der folgenden Leitsätze:
   a) es ist abzulehnen, für einzelne Flußläufe, insbesondere den Rhein, ein neues einheitliches Binnenschiffahrtsrecht zu schaffen. Vielmehr sind die verschiedenen nationalen Binnenschiffahrtsrechte einander möglichst anzunähern und in Uebereinstimmung zu bringen.
   b) Es ist nicht wünschenswert, daß diese Vorarbeiten von den Regierungen oder behördlichen Schiffahrtskommissonen geleistet oder geleitet werden. Es ist vielmehr anzustreben, daß bei der Vorbereitung des internationalen Binnenschiffahrtsrechts in ähnlicher Weise vorgegangen wird, wie dies für das Seerecht geschehen ist. Hier haben Landesvereine für das internationale Seerecht (in welchen neben Juristen Interessenten aller Kreise vertreten sind), die zusammengefaßt sind in dem Comité maritime international, die Vorarbeiten erfolgreich geleistet. Nach diesem Vorgange ließen sich neue Vereinigungen bilden, auch wäre eine entsprechende Erweiterung oder Umgestaltung der seerechtlichen Vereinigungen zu erwägen.

Diese 5 Punkte sind schon eine reiche, bedeutsame und schwierige Aufgabe, die ich den hier vereinigten Rheinschiffahrtsinteressenten besonders an das Herz lege. Sie, meine Herren, als Vertreter der deutschen Rheinschiffahrt, dürfen sich die Aufgabe nicht aus der Hand nehmen lassen. Sie dürfen die Mühen nicht scheuen, wo es gilt, für die wichtigste deutsche Lebensader das beste Verkehrsrecht zu schaffen. Es muß unsere Aufgabe sein, ein internationales Binnenschiffahrtsrecht zu schaffen, das

nicht vom internationalen Seerecht getrennt sein darf. Wir müssen streben, unter der Krone eines Internationalen Weltschiffahrtsrechts Seerecht und Binnenschiffahrtsrecht zusammen zu fassen. Das ist eine große Aufgabe, die vielleicht viele, viele Jahre in Anspruch nehmen wird. Aber ich meine an ihr mitzuarbeiten muß für die Männer des Verkehrs und des Handels ein Vergnügen sein. Zu dieser Arbeit möchte ich Sie aufrufen!

Uebersichtlichkeit auf unseren Binnenwasserstraßen.

Geh. Oberbaurat A. Brandt, Min.-R. i. R., Berlin.

Für alle Arten des öffentlichen Verkehrs, den in der Entwicklung begriffenen Luftverkehr vielleicht ausgenommen, ist neuerdings mit wachsender Verkehrsdichte und Zunahme der Fahrgeschwindigkeiten die Forderung nach freiem Ueberblick über die vorausliegende Fahrstrecke zur Verhütung von Zusammenstößen und Gefahren immer dringender geworden. Gewahrt ist sie bis jetzt in vollem erreichbarem Umfang nur im Eisenbahnbetrieb, bei dem freilich wegen der großen einheitlich bewegten Massen und der gewaltigen Geschwindigkeiten die Wirkungen eines Zusammenstoßes am verhängnisvollsten sind. Auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, in den Städten wie auf den Landstraßen, wird bei dem fortschreitenden Ersatz der tierischen Zugkräfte durch schnell fahrende, mechanisch bewegte Fahrzeuge die größere Sicherung dieses Verkehrs zu einer Frage, deren Lösung nicht nur weitere polizeiliche, sondern unter Umständen auch bauliche Maßnahmen erforderlich macht. Wie steht es nun in dieser Hinsicht, wenn wir die außerordentlich mannigfaltigen strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften hier außer Betracht lassen, mit dem baulichen Zustand auf unseren norddeutschen Binnenwasserstraßen, den natürlichen wie den künstlichen? Im Wasserverkehr ist zwar das eine Gefahrmoment, die Geschwindigkeit, in der Regel erheblich geringer als bei der Eisenbahn (in der Regel 4—5 km in der Stunde gegenüber 45—75 und mehr), dagegen besteht hinsichtlich des anderen Gefahrmoments, der bewegten Masse einer Verkehrseinheit, kein wesentlicher Unterschied zwischen beiden (z. B. besitzt ein voll beladener 600-t-Kahn ein Gewicht von 700—800 t, das dem eines normalen D-Zuges etwa gleichkommt). Im Nachteil ist der Wasserverkehr trotz der geringeren Fahrgeschwindigkeiten jedenfalls insofern, als bei ihm die Hilfsmittel für das Abstoppen bei drohender Gefahr für gewöhnlich in dem flüssigen Element nicht so schnell zur Wirkung gelangen wie auf dem Lande. Zu diesem Umstand kommen noch die sonstigen, der Schiffahrt allein oder in besonderem Maße eigenen nachteiligen äußeren Einflüsse, wie Strömung, Unsichtigkeit der Luft, Wind und Niederschläge. Auch der Standort des verantwortlichen Führers ist in den meisten Fällen wenig günstig: beim freifahrenden oder geschleppten Lastkahn am Steuer, also am hinteren Ende des beispielsweise 60 m langen Fahrzeugs, auf dem Schlepper eines Zuges zwar in bezug auf die Sicht nach vorn günstiger, ungünstiger aber hinsichtlich des Blicks rückwärts auf die oft sehr zahlreichen Anhänge. Alle diese Umstände weisen darauf hin, mindestens diejenigen Gefahren eines Zusammenstoßes, sei es mit festen Bauten oder mit anderen Fahrzeugen, zu denen ein ungenügender Ueberblick über die Fahrstraße Anlaß geben kann, durch entsprechende Gestaltung der Verkehrsanlagen, soweit in menschlicher Macht liegt, tunlichst auszuschalten.

An unseren großen und mittleren Strömen mit ihren erheblichen Breiten hat die Schiffahrt über Unübersichtlichkeit auf freier Strecke nur in wenigen Fällen zu klagen; auf der Gebirgsstrecke des Rheins von Bingerbrück abwärts werden die schwierigen Stellen durch Wahrschauposten gedeckt und an der Weser ist anzunehmen, daß einige unübersichtliche scharfe Krümmungen bei der erhofften Kanalisierung die erwünschte Verbesserung erfahren; auch die unübersichtlichen Brückenengen auf den mittleren Flüssen, wie Havel und Warthe, sind in den letzten Jahrzehnten vor dem Krieg vielfach durch weiträumige Neubauten ersetzt worden.

Dagegen finden sich bei unseren kleineren viel befahrenen Flüssen, vereinzelt auch noch bei den älteren Kanälen, wo neuerdings das einzelfahrende Lastschiff in zunehmendem Maße vom Schleppzug verdrängt wird, vielfach auf freier Strecke noch scharfe Krümmungen, bei denen, besonders wenn sie von engen Brücken überspannt sind oder unmittelbar vor Schleuseneinfahrten liegen, das vorspringende (konvexe) Ufer den freien Ausblick hemmt. Hier kann häufig durch verhältnismäßig geringe und wenig kostspielige Maßnahmen — Zurückverlegen oder Abflachen von hohen Böschungen, Beseitigung von überhängenden Bäumen und dergl. — dem Schiffer die notwendige Verbesserung des Vorausblicks geschaffen werden. Aehnlich liegen die Verhältnisse, besonders auf den märkischen Wasserstraßen mit ihrem häufigen jähen Wechsel zwischen engen Fahrstraßen und weiten Seeflächen, an manchen Stellen bei plötzlicher Erweiterung des Fahrwassers; so wurde z. B. vor etwa 15 Jahren an der südwestlichen Spitze der Köpenicker Schloßinsel, wo sich die Dahme (wendische Spree) nach Süden hin unvermittelt seeartig erweitert, eine das Fahrwasser weit überdeckende Gruppe hoher Bäume durch die Wasserbauverwaltung ohne die befürchtete Schädigung des Landschaftsbildes beseitigt und so an dieser ohnehin durch die nahe massive Dahmebrücke und regen örtlichen Kleinverkehr ungünstigen Stelle der stark befahrenen Spree-Oder-Wasserstraße der Ueberblick wesentlich verbessert. Unsere älteren Kanäle haben zum Teil aus Gründen der Ersparnis und dem damaligen Bedürfnis genügend, in ihrer ersten Anlage eine wenig schlanke und die heute verlangte Uebersicht beeinträchtigende Linienführung erhalten, auch sind Brücken über Krümmungen ohne zwingende Gründe nicht selten zugelassen; bei dem jetzt begonnenen Ausbau von einigen dieser Kanäle für das 1000-t-Schiff, z. B. beim Ihle-Plaueschen und beim Oder-Spree-Kanal, findet auch die Forderung des weiten Vorausblicks durch entsprechende Führung der Linie und starke Erweiterung in den Krümmungen kleineren Halbmessers ihre volle Beachtung.

Weit mehr aber als unübersichtlich freie Strecken fürchtet der Schiffer auf unseren Kanälen und kleineren schiffbaren Flüssen die sein Fahrwasser kreuzenden engen Brücken. Fast alle Brücken stellen ein Kompromiß dar zwischen den Anforderungen einerseits der Vorflut, des Land- und Eisenbahnverkehrs, der Wirtschaftlichkeit in Bau und Unterhaltung sowie vielfach auch des Bestrebens nach Schönheit, andererseits des Schiffahrtsbetriebs, wobei der letztere bisher häufig der unterliegende Teil gewesen ist. Noch gegen Ende des vorigen Jahrhunderts hielt man z. B. beim Bau des Oder-Spree-Kanals, der schon mit Schiffsgrößen bis zu 55 m Länge und 8,0 m Breite, aber nicht mit Schleppzugverkehr rechnete, aus zu weit gehenden Gründen der Sparsamkeit für die neuen Brücken je 2 durch einen massiven Mittelpfeiler getrennte Oeffnungen von nur 10,0 m lichter Weite für ausreichend, letztere wurde sogar durch aus-

gekragte Treidelstege noch auf 9,0 m eingeengt. Die Aufgabe des Mittelpfeilers dachte man sich ähnlich der des damals an den Hauptverkehrspunkten Berlins eingeführten reitenden Schutzmanns, als trennende Schranke zwischen den beiden Verkehrsrichtungen, ein recht hinkender Vergleich! Zu der geringen Lichtweite kam bei diesen Brücken noch die zu geringe Lichthöhe der eisernen Ueberbauten und die Ausbildung derselben als vollwandige Träger, beides für den Ausblick außerordentlich störend. Diese Brücken wurden bei Erweiterung des Kanals vor etwa 15 Jahren sämtlich durch solche mit einer einheitlichen Oeffnung von mindestens 4,0 m lichter Höhe über dem höchsten vorkommenden Wasserstand ersetzt, dabei wurde nicht nur die volle Spiegelbreite der freien Srecke, sondern beiderseits auch die Böschung über Wasser und der Leinpfad ungeschmälert durchgeführt, der Ausblick wird jetzt durch die Brücken so wenig beengt, daß sie — vom Niederlegen der Dampfschornsteine abgesehen — vom Schiffer beim Durchfahren fast nicht mehr bemerkt werden. In derselben großzügigen Weise ist bei allen neuen preußischen Kanälen die Brückenfrage und damit die Frage der Uebersichtlichkeit der Wasserstraße an den Kreuzungsstellen mit dem Landverkehr gelöst; bei Wasserspiegelbreiten von 31 m und mehr erhalten die Brücken mindestens 41 m Weite, in Krümmungen entsprechend mehr, an Lichthöhe mindestens 4,0 m.

Am schwierigsten ist es bei dicht bebauten Ufern, besonders in den Städten, bei Brückenbauten die Anforderungen des Straßenverkehrs, der Wirtschaftlichkeit in Bau und Unterhaltung sowie der angemessenen äußeren Erscheinung mit denen der Schiffahrt in Einklang zu bringen, namentlich wenn die Lösung, wie in Berlin und anderen großen Städten, durch die tiefe Lage der zu überführenden Straßen und den berechtigten Wunsch nach monumentaler Gestaltung des Bauwerks erschwert wird. Leider finden wir daher gerade in Berlin, das i. J. 1876 die Baulast der Brücken über die Spree und die Kanäle im Stadtinnern übernommen und zu ihrer Erneuerung Großes geleistet hat, bei den zuerst erbauten Brücken die Belange der Schiffahrt, besonders was die Uebersicht vom Schiff aus anlangt, nicht in dem gewünschten Maße gewahrt, wenn auch die von der Aufsichtsbehörde gestellten Forderungen hinsichtlich der lichten Weite und Höhe als Mindestmaße selbstverständlich innegehalten wurden. Und gerade bei den durch ihre Masse und Wucht den Brückengedanken am besten zur Erscheinung bringenden Bauwerken, den massiv gewölbten Brücken, wird durch die volle Ausmauerung der Bogenzwickel dem Schiffer der Vorausblick am meisten eingeschränkt, weniger ist dies der Fall bei den eisernen Bogenbrücken mit oben liegender Fahrbahn, da diese den Durchblick durch das lichte Stabwerk der Zwickelfüllungen doch einigermaßen gestatten. Geradezu gefürchtet wird von der Schiffahrt die 1896 vollendete, als Wassertor im Sinne der mittelalterlichen Befestigungen gedachte und monumental am reichsten ausgestattete Berliner Brücke, die Oberbaumbrücke über die Spree: die tief bis nahe zum Wasserspiegel heruntergezogenen Flachbogen der 22 m weiten Mittelöffnung wie der 2mal 3 kleineren Seitenöffnungen, die außergewöhnlich starken Pfeiler die große, im Mittel etwa 30 m betragende Breite und endlich der als zweites Stockwerk sich über die Brücke hinziehende massive Hochbahnviadukt legen sich wie eine wuchtige und den Durchblick auf die jenseitige Wasserfläche kaum gestattende Schranke vor das Auge des Schiffers. Erst seit etwa 25 Jahren tritt bei den Brückenbauten Berlins und seiner Vororte das Bestreben hervor, an denjenigen Stellen, wo die örtlichen Verhältnisse die Anordnung des Tragwerks u n t e r der Brückenfahrbahn gestatten, reichlichere und übersichtlichere Oeffnungsweiten zu wählen, an allen übrigen Stellen aber das Tragwerk unbedenklich ganz oder größtenteils ü b e r der Fahrbahn anzuordnen, wobei allerdings auf die massive Bauweise verzichtet und in der Regel zum Eisenbau gegriffen werden muß. Daß auch bei letzterer Bauweise Lösungen möglich sind, die den weitestgehenden Wünschen der Schiffahrt entsprechen und gleichwohl das Auge des Beschauers befriedigen, beweisen, um nur zwei Beispiele herauszugreifen, die Havelbrücke im Zuge der Döberitzer Heerstraße sowie die über eine scharfe Krümmung der Oberspree führende, in der Mittelöffnung 72 m weite Treskowbrücke bei Oberschöneweide.

Noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts war in Preußen die Verquickung großer Bauaufgaben des Verkehrswesens mit Gedanken aus der sonst meist überwundenen Zeit der Romantik nichts Ungewöhnliches, nicht zum Vorteil der Lösung im Sinne der Verkehrsanlage. Das bekannteste Beispiel hierfür bietet die i. J. 1850 bei Planung der ersten festen Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Rhein bei Köln aufgestellte und auch durchgeführte Forderung, daß die Mittellinie der Brücke in die Längsachse des kaum 250 m vom linken Rheinufer entfernten Kölner Doms gelegt werden solle; aus der hieraus sich ergebenden örtlichen Beengtheit entstanden für die Brückenrampen und die anschließenden Bahnhöfe Köln und Deutz außerordentliche Schwierigkeiten in Bau und Betrieb, die auch jetzt trotz Erneuerung der Brücke und mehrfacher Umgestaltung der beiden Bahnhöfe noch nicht gehoben sind. Aus ähnlichen Anschauungen ist damals in Berlin der ebenfalls durchgeführte Plan hervorgegangen, der monumentalen Siegesallee und Alsenstraße nach Norden hin eine gradlinige Fortsetzung über die Spree hinaus zu geben, und zwar nicht nur mittels einer Brücke über die Spree, die Alsenbrücke, sondern auch jenseits derselben durch ein als Mündung des Spandauer Schiffahrtskanals in die Spree und zugleich dem Umschlagsverkehr dienendes Hafenbecken, den jetzigen Humboldthafen. Die Verbindung dieses Beckens mit der Spree erfolgte ursprünglich unter dem ohne Not geschaffenen örtlichen Zwang durch je eine nur 6,7 m weite, unmittelbar oberhalb und unterhalb der Spreebrücke rechtwinklig angeordnete und überbrückte Oeffnung in der hohen Uferstraße und war schon für die damals nur verkehrenden Finowkähne schwer benutzbar, später bei wachsenden Schiffsgrößen wurde zwar eine dritte, schräg und etwas günstiger gerichtete Oeffnung von 8,3 m Weite eingebaut, doch konnte auch hierdurch der Mangel an Ueberblick auf die vorliegende Wasserfläche und die dadurch hervorgerufene Gefährdung der Schiffahrt nicht beseitigt werden. Mit welchen Schwierigkeiten und Kosten hier ein die jetzige Schiffahrt befriedigender Umbau der Anlage verbunden sein wird, ist in dem diese Frage behandelnden Aufsatz des Reg.- und Baurats Herbst in Nr. 9 und 10 dieser Zeitschrift eingehend erörtert

Das vom Ministerialdirektor Dr.-Ing. Sympher empfohlene 1000-t-Schiff, sei es als Kanalschiff von 80 m Länge, 9,2 m Breite und 2,0 m Tiefgang oder als Fluß-Kanalschiff von 80 m Länge, 10,5 m Breite und 1,60 m Tiefgang, wird für unsere wichtigsten norddeutschen Wasserstraßen das Schiff der Zukunft sein; für den Verkehr dieser Großschiffe ist es noch mehr als bisher geboten, neben der ausreichenden Bemessung des benetzten Fahrwasserquerschnitts jede aus zu geringer Uebersichtlichkeit der Fahrstraße zu befürchtende Gefahr durch entsprechende Gestaltung der Krümmungen auf freier Strecke, der Hafen- und Schleuseneinfahrten sowie durch weite Bemessung der Brückenöffnungen nach Möglichkeit auszuschließen; dies gilt namentlich auch für den Fall, daß in Zukunft bei wachsender Verkehrsdichte ein regelmäßiger Verkehr mit fahrplanmäßigen Schleppzügen und schließlich auch Nachtbetrieb, der selbst bei Beleuchtung eine besonders gute Uebersicht über die Fahrstraße erfordert, auf einzelnen Strecken eingeführt wird.

Zur Einführung der Normung im Flußschiffbau.

Von Professor Dr. O. Th. L. Zschucke, Cöthen-Anhalt.

I.

Der Gedanke der industriellen Vereinheitlichung, der heute jedem Techniker, jedem Wirtschaftspraktiker durchaus geläufig ist, begreift in sich den Gedanken der Normung und den der Typung. Normung ist die Verständigung über die Abmessungen und Formen von Einzelheiten industrieller Erzeugnisse, Typung die Verständigung über die Beschränkung der Ausführungsformen der ganzen Erzeugnisse auf unbedingt notwendige, bewährte, allgemein gültige Typen.

Normung und Typung bedingen und fördern sich gegenseitig. Die Typung ist Voraussetzung für die Anwendung genormter Einzelteile, und diese wieder wären ohne Typung sinnlos. Die Normung der Einzelteile hat aber insofern einen Vorrang vor der Typung, als sie ihren Geltungsbereich unter Umständen viel weiter erstrecken kann als die Typung, deren allgemeiner Durchsetzung oft örtliche Schranken gezogen sind. So lassen sich beispielsweise bestimmte Einzelteile für den Flußschiffbau, z. B. die Glasbefestigung runder Schiffs-Seitenfenster durch Vorschraubringe, einheitlich für alle Flußschiffbauten, ja für alle Schiffbauten insgesamt, normen, während der Einführung bestimmter Schiffstypen immer durch die verschiedenen Wasserstraßenabmessungen Schranken gezogen bleiben werden, solange man nicht — was aber durchaus unwirtschaftlich sein würde — die Wasserstraßen selbst „typt".

Die Vorteile der Normung sind außerordentlich groß. Zunächst: ist ein bestimmtes Einzelteil genormt, so kann die jetzt in jedem technischen Büro erforderliche Anfertigung eines besonderen Entwurfs in Wegfall kommen, der Konstrukteur greift einfach zum vorhandenen Normblatt. Und dabei geht er sicher, daß er in der genormten Vorlage das äußerste an Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Schönheit findet, denn die Norm passiert vor ihrer endgültigen Annahme so viele Prüfungsstellen, daß die Wahrung dieser obersten Konstruktionsgrundsätze unbedingt sichergestellt ist. Bei der Fertigung selbst ergeben sich weitere Vorteile: es ist Massenherstellung möglich, infolgedessen kann ein großer Teil der Handarbeit durch Maschinen ersetzt, kann der ganze Fertigungsprozeß in weitgehendem Maße mechanisiert, schablonisiert und automatisiert werden. Und ebenso wird das Lager und die Lagerhaltung wesentlich vereinfacht: die wenig gängigen Abmessungen, die früher der Schrecken jeder Lagerverwaltung waren und nur totes Kapital bedeuteten, fallen fort, die vereinfachte und somit übersichtlichere Lagerhaltung hat wieder einfachere Lagerbuchhaltung zur Folge. Dies alles bedeutet eine wesentliche Minderung des Personalbedarfs und eine nicht minder wesentliche Kostenminderung. Dazu kommt, daß in schlechten Zeiten im Gegensatz zu früher auf Vorrat gearbeitet werden kann und somit den Konjunkturschwankungen das Gefährliche genommen wird. Nicht unerwähnt soll auch bleiben, daß durch Einführung der Normung auch kleine und kleinste Unternehmungen — die in Normungsbestrebungen vielfach eine Gefahr für ihre Existenz sehen — in ihrer Leistungsfähigkeit ganz wesentlich gehoben werden, weil sie die Einzelteile, die sie nur selten benötigen und deren Herstellung darum besonders unwirtschaftlich ist, nach der Normung viel leichter von Spezialwerkstätten beziehen können und dabei sicher gehen, daß jedes Einzelteil unbedingt sich in das Ganze einfügt.

Diesen Vorteilen der Normung für den Produzenten stehen nicht minder erhebliche für den Norm-Konsumenten zur Seite. Der Benutzer eines industriellen Erzeugnisses, das eine Spezialkonstruktion darstellt, ist, sobald auch nur ein kleines Einzelteil ersetzt werden muß, oft gezwungen, sich an die vielleicht weitentfernte Produktionsstätte des unbrauchbaren Teils zu wenden und die dortige Neuanfertigung abzuwarten, wodurch eine häufig lang andauernde Unterbrechung des Betriebs entsteht. Dies alles kommt bei der Verwendung genormter Teile gleichfalls in Wegfall: das Ersatzteil kann sofort von der nächsten gleichartigen Produktionsstätte bezogen und mit nur ganz geringer Betriebsunterbrechung gegen das unbrauchbare ausgewechselt werden.

Was hier über die Vorteile der Normung gesagt ist, gilt natürlich im gleichen, ja im erhöhten Maße auch für die Typung. Die Baukosten eines Schiffes bilden einen entscheidenden Rentabilitätsfaktor in der Bilanz des Reeders; sie müssen verzinst und abgeschrieben werden und sind maßgebend für die Höhe der Versicherungsprämie. Wird ein Typenschiff — oder gar eine ganze Serie gleicher Schiffe — gebaut, so verringern sich die Baukosten ganz wesentlich. Der Bau kann bedeutend rascher vollendet werden, denn die für Aufstellung des Entwurfs erforderliche Zeit kommt in Wegfall, die Werft greift einfach in ihren Planschrank, wo alle notwendigen Pläne und Listen fertig vorliegen, und kann sofort nach der Auftragerteilung mit dem Bau beginnen. Und dabei ist der Besteller sicher, daß er ein Schiff eines in jeder Beziehung durchaus erprobten Typs erhält. Auch im Betrieb bietet das Typenschiff vielfache Vorteile, ein gleichartiger Schiffspark erleichtert seine Verwaltung, denn alle Schiffe erfordern die gleichen Hafen-, Kanal-, Dock-, Versicherungsgebühren, Mannschaftsheuern, der Schiffsbetrieb wird einfacher und einheitlicher, die Besatzungen können ohne Schwierigkeit ausgetauscht, Neubauten können ohne oder doch mit nur ganz geringer Anlaufzeit in Betrieb genommen werden. Auch auf die Behandlung der zu verfrachtenden Güter ist das Vorhandensein von Typenschiffen von bedeutsamem Einfluß, denn die Mannschaft ist dadurch, daß sie auf allen Schiffen die gleichen Lade- und Löschvorrichtungen wiederfindet, mit der ganzen Stauung viel besser vertraut und wird so eine viel sorgfältigere Behandlung der Güter sichergestellt.

II.

Darum ist es außerordentlich begrüßenswert und verdient weiteste Beachtung, daß der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt jetzt dem Gedanken der Vereinheitlichung auch im Flußschiffbau die Wege zu ebnen sucht. Indem er mit der Normung der Einzelteile beginnt, tut er den ersten Schritt; der zweite wäre die Typung, d. h. die Feststellung einheitlicher Schiffstypen, der dritte und letzte dann die Rationalisierung der Arbeitsmethoden auf den Flußschiffwerften und die Durchführung der Spezialisierung, d. h. die Herbeiführung einer Verständigung zwischen den am Flußschiffbau beteiligten Firmen über die Beschränkung der Produktion der einzelnen Unternehmungen auf die ihren Mitteln und Fähigkeiten am besten entsprechenden Normteile und Typen.

Zur Lösung dieser in ihren Ausmaßen ganz gewaltigen Aufgabe bedarf es natürlich einer großen Organisation. Wesentlich erleichtert wird indes die Arbeit zweifellos dadurch, daß der Handelsschiff-Normen-Ausschuß (H.N.A.) bereits seit längerer Zeit besteht und schon viele in der Praxis bereits hinreichend erprobte Normungsarbeiten durchgeführt hat und daß dieser bereit ist, seine im Seeschiffbau gewonnenen Erfahrungen auch für den Flußschiffbau zur Verfügung zu stellen. Trotzdem aber darf man die für die Vereinheitlichung des Flußschiffbaus erforderliche Sonderarbeit und das Ausmaß der hierfür zu schaffenden Organisation nicht unterschätzen. Um sich von letzterer ein ungefähres Bild zu

machen, sei im folgenden der Aufbau des die Vereinheitlichungsbestrebungen leitenden Normenausschusses der deutschen Industrie und eingefügt der einer Fachorganisation dieses Gesamtausschusses, eben des H.N.A., kurz dargetellt:

Die Träger des Normenausschusses der deutschen Industrie (Nadi) sind die technischen Behörden und die führenden technischen Vereine. Sie bilden den Hauptausschuß, dessen Hauptaufgabe darin besteht, die Vereinheitlichungsarbeit in den großen Zügen zu leiten, zu fördern und zu überwachen. In ihm sind also alle Interessentengruppen, die von der Vereinheitlichungsarbeit betroffen werden, vertreten; er bietet somit die Gewähr, daß die Arbeiten des Normenausschusses stets das Wohl der Gesamtheit, aber auch die Bedürfnisse und Eigenarten der großen Erzeuger- und Verbraucherkreise berücksichtigen. Durch ihn ist die unbedingt erforderliche enge Fühlung aller an der Vereinheitlichung beteiligten Kreise sichergestellt, sodaß die Gefahr des Nebeneinanderarbeitens, die gerade auf diesem Gebiete besonders schädlich wäre, vermieden wird. Gleichzeitig wird aber durch die Zusammenfassung der Erzeuger- und Verbraucherkreise in dieser Körperschaft auch die Einführung der Normen in die Praxis gewährleistet. Seine Spitze hat der Nadi in einem mehrköpfigen Vorstand, während die fachliche Einzelarbeit zur Aufstellung der Normblattentwürfe sich in Ausschüssen vollzieht, die wiederum aus Vertretern der Erzeuger, der Verbraucher und der Wissenschaft bestehen, und zwar erfolgt die Aufstellung allgemeiner Normen, d. h. solcher Normen, die für alle Industriezweige oder doch die Mehrzahl von ihnen Gültigkeit haben, durch die Arbeitsausschüsse, die unmittelbar zum Normenausschuß gehören, während alle übrigen Normen, die nur für einen Industriezweig oder wenige Industrien von Bedeutung sind, die sog. Fachnormen, von den Arbeitsausschüssen der einzelnen Fachverbände aufgestellt werden. Ein solcher ist nun auch der Handelsschiff-Normen-Ausschuß, der wiederum für mehrere Teilgebiete des Schiffsbaues, z. B. für Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Hilfsmaschinenbau, Unterausschüsse eingesetzt hat. Damit nun keine doppelte Normungsarbeit geleistet wird, indem zwei verschiedene Unterausschüsse bezw. Fachausschüsse (Arbeitsausschüsse) dieselben Normen ausarbeiten, wird fortlaufend über die Arbeiten und Pläne der einzelnen Ausschüsse in Mitteilungen berichtet; außerdem finden regelmäßig Zusammenkünfte der Obleute sämtlicher Arbeitsausschüsse statt, in denen durch Meinungsaustausch eine Abgrenzung der Arbeitsgebiete und eine Verwertung der gegenseitigen Erfahrungen herbeigeführt wird. Weiter besteht eine Normenprüfstelle, die unter Mitwirkung bedeutender Fachmänner die Normenentwürfe darauf prüft, ob sie für die Praxis brauchbar sind; dabei wird ebenso darauf gesehen, daß allen Normen eine bestimmte Gesetzmäßigkeit zu Grunde liegt und daß sie nicht durch zufällige Vereinbarungen und Zusammenstellungen entstanden sind, wie auch darauf, daß sie auch in ihrer äußeren Form, in der zeichnerischen Darstellung, Beschriftung und Benennung, einheitlich sind. Ebenso hat diese Stelle darauf zu sehen, daß nicht etwa durch übermäßige Normung die Industrie Schaden erleidet und daß die Normen nicht erstarren, sondern sich den Fortschritten der Technik entsprechend fortentwickeln.

In diesen hier in kurzen Zügen entwickelten Aufbau hätte sich nun auch die Normungsarbeit für den Flußschiffbau einzufügen, damit die Vereinheitlichungsbestrebungen auf diesem Gebiete mit den allgemeinen sich zusammenfügen. Auf enge Verbindung mit dem Handelsschiff-Normen-Ausschuß, etwa in Form einer Fachorganisation „Schiffsnormen-Ausschuß“, unter die dann der jetzige H.N.A. als „Seeschiffsnormenausschuß“ und die neuzubildende Organisation als „Flußschiffnormenausschuß“ treten würde, wäre natürlich aus den bereits erwähnten Gründen besonderer Wert zu legen.

III.

Es erhebt sich nun noch die Frage: wie entsteht nun ein einzelnes Normblatt? Die eigentliche Normungsarbeit vollzieht sich, wie bereits erwähnt, in den Arbeitsausschüssen. Kommt nun von außen aus den Kreisen der Interessenten eine Anregung zu einer Normung, so ist als erste Aufgabe festzustellen, ob wirklich ein Bedürfnis zur Normung vorliegt, d. h. ob der betreffende Teil sich zur Normung eignet und ob man Vorteile aus dieser Maßnahme erwarten darf. Ferner ist zu untersuchen, ob nicht vorher andere Teile zunächst einer Normung unterworfen werden müssen, damit ein organischer Aufbau der Vereinheitlichung gewährleistet wird. Sind diese Vorbedingungen gegeben, dann beginnt die Sammlung des bisher gebräuchlichen mannigfaltigen Materials. Eine eingehende Sichtung sondert die brauchbarsten und gängigsten Arten aus, um, wenn möglich, auf bereits Bestehendem aufbauen zu können. Diese Arbeit erfordert natürlich engste Fühlungnahme mit sämtlichen in Frage kommenden Interessenten. So verdichten sich allmählich die Normungsarbeiten zum „Normblattentwurf“, der dann unter Beifügung einer eingehenden Erläuterung in der Fachpresse der öffentlichen Kritik ausgesetzt wird. Alle innerhalb drei Monaten vom Tage der Veröffentlichung eingehenden Abänderungsvorschläge werden dann vom Arbeitsausschuß eingehend untersucht und der Entwurf gegebenenfalls abgeändert und in der neuen Fassung wiederum der Kritik ausgesetzt. Erst wenn der Entwurf allgemeine Billigung gefunden hat, leitet der Arbeitsausschuß ihn weiter an die Obmännerversammlung, die ihn nach vollzogener Prüfung und Genehmigung als „Vorstandsvorlage“ abermals veröffentlicht. Nach Ablauf einer gewissen, meist drei Monate betragenden Frist wird die Vorlage dann zur allgemein-gültigen Norm erhoben, nachdem sie noch die Normenprüfstelle passiert hat.

So entsteht unter unendlichen Mühen aus tausenden von Einzelblättern allmählich das große Normensammelwerk der deutschen Industrie, das eine wichtige Hilfe darstellt beim Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft.

Die Bodenseeregulierung.

Von Min.-Dir. Dr. Fuchs, Karlsruhe/Baden.

Die Bodenseeregulierung will die Gesamtwasserwirtschaft des Bodensees und des Rheins durch technische Maßnahmen verbessern, weil der natürliche Wasserhaushalt des Bodensees den Wünschen der Großschiffahrt, der Kraftgewinnung und der Landeskultur zu wenig entspricht.

Der Bodensee bewirkt zwar schon ohne künstlichen Eingriff einen segensreichen Ausgleich in der unregelmäßigen Wasserzuführung des Oberrheins und der übrigen kleineren Zuflüsse. Die Zuflußmengen schwanken zwischen 50 und 3000 cbm in der Sekunde, während der Abfluß nicht unter 90 cm sinkt und nicht über 1000 cm ansteigt. Diese Erscheinung erklärt sich aus der Höhenlage und Querschnittgestaltung der Ausflußstrecke bei Stein, welche zwar bei dem niedersten Seestand noch immer 90 cbm/Sekunde durchfließen läßt, aber selbst beim höchsten See-

stand etwa nur 1000 cbm Abfluß gestattet. Die zeitlichen Unterschiede im Zufluß und Abfluß werden durch das Fassungsvermögen des Sees ausgeglichen; da zwischen dem höchsten und tiefsten der überhaupt bekannten Wasserstände etwa 4 m Unterschied bestehen, und die mittlere Seefläche rd. 530 qkm beträgt, so ist das natürliche Rückhaltevermögen des Bodensees rd. 2 Milliarden cbm; im allgemeinen betragen aber die jährlichen Seeschwankungen nur etwa 2 m, sodaß die gewöhnliche Wasserzurückhaltung auf 1 Milliarde cbm zurückgeht. Das Rückhaltevermögen des Bodensee macht sich am deutlichsten bemerkbar bei dem Ausgleich der kurzzeitlchen Zuflußschwankungen, verliert aber von seiner Wirkung in bezug auf die großen allgemeinen Bewegungen in dem Wasserzufluß zum Bodensee. So ist denn Abfluß und Zufluß in den Wintermonaten klein und in den Sommermonaten groß, wobei nur das Kleinstmaß des Abflusses etwas größer als das des Zuflusses bleibt und das Höchstmaß des Abflusses kleiner als das des Zuflusses; außerdem tritt eine kleine zeitliche Verschiebung des Tiefpunktes und Höchstpunktes des Abflusses gegenüber jenen des Zuflusses ein.

Aus dieser natürlichen Regelung des rheinischen Wasserhaushaltes ziehen schon jetzt Schiffahrt, Kraftnutzung und Landeskultur Gewinn. Durch Aufhöhung der Kleinwassermengen bleibt die für die Schiffahrt nötige Fahrwassertiefe abwärts Basel bis zum Niederrhein an einer größeren Zahl von Tagen erhalten, als es ohne die ausgleichende Wirkung des Bodensees wäre; die Schiffahrt störende Hochwasser werden auf wenige Tage jährlich zusammengedrängt. Dafür leidet die Bodenseeschiffahrt selbst unter den Seeschwankungen, ein Nachteil, der freilich den Vorteil der Rheinschiffahrt nicht im entfernstesten erreicht. Ganz besonders aber werden die Rheinkraftwerke durch die Retention des Bodensees begünstigt; nur wenige Gewässer weisen eine so verhältnismäßig ausgeglichene Wasserführung als der Oberrhein auf. — Verhältnis von Niederwasser zu Hochwasser etwa 1 : 10. — Mit aus diesem Grund gehören die Oberrheinkraftwerke zu den günstigsten. Die starke Abschwächung der Rheinhochwaser durch den Bodensee leistet ferner der gesamten Landeskultur des Rheintals einen unberechenbaren Dienst, wofür freilich die Seeanwohner die Kosten zu tragen haben; ziehen doch die Hochwasserstände des Bodensees etwa 10 000 Anwohner, 37 qkm Uferzone und 1376 Gebäude in Mitleidenschaft. Der kapitalisierte Schaden mit 1⅕ Millionen Francs ist allerdings mit dem landeskulturellen Vorteil, welchen die Rheinanwohner aus der Hochwasserzurückhaltung bis zum Meer hinunter genießen, überhaupt nicht vergleichbar.

Trotz des großen Nutzens, den die natürliche Regelung des rheinischen Wasserhaushaltes durch den Bodensee darbietet, erscheint dem Wasserwirtschaftler eine künstliche Verbesserung erwünscht und möglich. Dabei sollten die bestehenden Vorteile nicht nur erhalten, sondern vergrößert und die vorhandenen Nachteile nach Möglichkeit beseitigt werden. Die Gesamtheit der Vorteile soll ein Maximum werden. Die drei Hauptgruppen von Wassernutzungen: Schiffahrt, Kraftgewinnung und Landeskultur sind zunächst gesondert zu behandeln; ihre Interessen fallen nicht immer zusammen, sondern stehen sich manchmal entgegen, sodaß ein vernünftiger Ausgleich zu suchen ist.

Nicht einmal die Schiffahrt hat durchweg entlang dem Rhein und im See gleichlaufende Belange. Die Bodenseeschiffahrt selbst verlangt vergleichsweie gleich hohe Seestände, womöglich zwischen 3 und 4,8 m am Konstanzer Pegel; dies würde durch eine Verminderung des Abflusses in den Wintermonaten und eine Vermehrung in den Sommermonaten erreichbar sein. Hierdurch wäre aber die Rheinschiffahrt von Basel bis Holland benachteiligt. Sie ist vielmehr auf Zuschußwasser aus dem Bodensee angewiesen, und zwar im Winter für die Oberrheinschiffahrt ab Basel und von August an bis zum November für die Schiffahrt auf dem Niederrhein. Dies bedingt in den genannten Zeiten verstärkten Abfluß aus dem Bodensee, der nur dann in ausreichendem Maß möglich wird, wenn der Stauraum tunlichst groß, d. h. der Hochwasserstand möglichst hoch gehalten und der Niederwasserstand möglichst tief gelegt wird; dadurch werden aber die Schwankungen des Seespiegels zum Nachteil der Bodenseeschiffahrt größer statt kleiner. Durch Verbesserungen an den Häfen und Landungseinrichtungen können größere Nachteile hieraus vermieden werden.

Ebenso wie die Schiffahrt verlangt die Kraftnutzung tunlichste Vergrößerung des Stauraums, damit recht viel Wasser im Sommer aufgespeichert werden kann, welches in den Wintermonaten den Kraftwerken den sonst am Oberrhein mangelnden und deshalb wertvollen „Winterstrom“ liefern soll. Der Abfluß des Wasservorrats für die Kraftwerke wird sich leider nicht durchweg auf dieselbe Zeitspanne erstrecken, in der auch die Schiffahrt Zuschußwasser nötig hat, wenigstens gilt dies bezüglich der Niederrheinschiffahrt, welche gerade in den Monaten Dezember bis März keinen Zuschuß braucht, sodaß das in diesen Monaten zur Speisung der Kraftwerke ablaufende Mehrwasser für die Schiffahrt großenteils verloren ist. Wenn man nach Maier (Schaffhausen) einen künstlichen Mehrabfluß von durchschnittlich 72 cbm für die Monate Dezember—März herbeiführt, so erzielt man auf der Oberrheinstrecke bis Kembs bei 145 m Gesamtgefälle eine Mehrkraft von 209 K.W.St. wertvoller Winterenergie; dabei ist mit einer Verminderung des natürlichen Stauraums von 80 cm gerechnet. Jeder Zentimeter mehr an Stauhöhe würde weitere 1,5 Millionen K.W.St. an Winterenergie liefern. Dieser Kraftgewinn reizt einerseits zur Verminderung der Hochwasserabsenkung, für die man seither etwa 80 cm gefordert hat, anderseits zur Vergrößerung der Tiefenabsenkung, die man bisher glaubte vermeiden zu sollen. Angesichts der bedeutenden, für den Kraftgewinn zahlenmäßig nachweisbaren Vorteile möglichst großen Stauraums bedarf diese Frage eines besonders eingehenden Studiums. Man wird vielleicht gewisse Nachteile für die Schiffahrt auf dem See, für den Hochwasserschutz oder die Fischerei als minder bedeutsam ertragen müssen, um nicht die wirtschaftlich bedeutsameren Vorteile für Schiffahrt und Kraftnutzung entbehren zu müssen. Erwähnt sei an dieser Stelle der Vorschlag des Ingenieurs Sommer, die künstliche Regelung des Wasserabflusses auch auf die Tagesstunden auszudehnen, z. B. nachts nur 50 cbm, am Tage aber zwischen 200 und 600 cbm abfließen zu lassen, um auf diese Weise die gesamte Stromerzeugung am Oberrhein der Bedarfskurve anzupassen und das Mitarbeiten von Dampfreserven oder Wasserakkumulierwerken unnötig zu machen oder den Strom besser als in den elektrochemischen Werken verwerten zu können. Dies hätte ein Zusammenarbeiten aller Oberrheinkraftwerke, eine besondere Art des technischen Ausbaues der Oberrheinkanalisierung und die Möglichkeit des Wiederausgleichs der ungelichmäßigen Wasserlieferung bei den untersten Kraftwerken zur Voraussetzung; könnten diese Vorbedingungen erfüllt werden, so würde der Wert der Oberrheinkräfte noch ganz außerordentlich steigen.

Die Landeskultur und der Hochwasserschutz der Bodenseegegend, deren Belange den Ausgangspunkt der künstlichen Bodenseeregulierung bildeten, treten in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung hinter die Interessen der Rheinschiffahrt und der Kraftgewinnung am Oberrhein erheblich zurück. Gewiß ist es wünschens-

wert, daß die Höchswasserstände um etwa 80 cm abgesenkt werden, damit kein Hochwasserschaden am See mehr entsteht, dennoch wird zu erwägen sein, ob nicht ein kleiner Teil des Schadens ertragen werden soll, um andererseits das Mehrfache an Nutzen bei der Kraftgewinnung oder durch die Verbesserung der Schiffahrt zu erzielen. Vor allem aber müßte dahin gestrebt werden, den sogen. Hochwasserschutzraum einzuschränken, damit von dem Wasserüberfluß des Sommers möglichst viel zurückgehalten werden kann. Dies wäre möglich, wenn man den Höchstabfluß, der mit Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse bei Schaffhausen bisher auf 1062 cbm begrenzt war, auf 1300—1400 cbm in Ausnahmefällen steigern könnte, was neuerdings die Ingenieure Maier-Schaffhausen als zulässig bezeichnet haben, sobald im Gebiet von Schaffhausen für solche Hochwassermengen ausreichend Platz geschaffen sein wird, wozu sie eingehende Vorschläge gemacht haben. In diesem Fall könnte man schon im Sommer auf Pegel 4,0 m Mammern statt auf 3,6 m anstauen, und es wäre dann im Herbst der weitere Anstau auf 4,6 m sicher zu erzielen, ohne die Schiffahrt auf dem Niederhein zu beeinträchtigen.

Seit 50 Jahren beschäftigen sich die Ingenieure der Bodenseeuferstaaten ernstlich mit der Regulierung der Seestände. Die erste grundlegende und noch heute wertvolle Arbeit ist die Honsells: „Der Bodensee und die Tieferlegung seiner Hochwasserstände“ vom Jahr 1879. Er sucht eine Absenkung des Hochwassers um 70 cm und eine kleine Hebung der Niederwasserstände durch Querschnittserweiterung am Eschenzer Horn und Regulierungsarbeiten bis zur Bibermündung zu erreichen. Das Ziel bleibt beschränkt auf die Verbesserung des Hochwasserschutzes und der Landeskultur im Bereich des Sees. Dazu sollten die einfachsten baulichen Mittel, deren Kosten sich damals auf 1½ Millionen Frcs. belaufen hätten, genügen; von Menschenhand abhängige Bedienung eines Abschlußwehrs sollte vermieden werden. Der bekannte Linthingenieur Legler bestritt die Honsell'schen Grundlagen und Berechnungen und wollte den Rhein von Stein bis Schaffhausen stark ausbaggern, um im Untersee eine Senkung von 1 m, im Obersee eine solche von 80 cm zu erzielen. Prof. Culmann-Zürich trat Honsells Berechnungen bei, und das Eidgenössische Oberbauinspektorat gelangte in den Arbeiten seiner Ingenieure Epper und Gerber 1893 und 1899 zu ähnlichen Ergebnissen wie Honsell.

Neue Gesichtspunkte enthält das für den schweizerischen Bundesrat im Jahre 1913 erstattete Gutachten des Ingenieurs Bossard, er nimmt Rücksicht auf die Interessen der seit 1879 erheblich entwickelten Rheinschiffahrt, wenn auch nicht genügend, und auf jene der neuerstandenen Kraftwerke und gelangt daher zur Erstellung eines beweglichen, feinere Regulierung gestattenden Wehres unterhalb des Seeausflusses; im weiteren legt er zur Erreichung einer Hochwassersenkung um 0,8 m die Rheinsohle zwischen Stiegen und Schaffhausen tiefer. Im Jahre 1922 erschien dann die im Auftrage des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes von Ingenieur Sommer bearbeitete verdienstvolle Zusammenstellung des bisher Geleisteten mit dem Vorschlag einer Korrektion zwischen Untersee- und Bibermündung nebst einem Regulier-Wehr daselbst; die Senkung des Unterseehochwassers war zu 98 cm, des Oberseehochwassers zu 83 cm berechnet. Neu ist der Vorschlag einer täglichen Abflußregulierung nach den Bedürfnissen der Kraftwerke, deren Interesse besonders liebevoll behandelt wird.

Vor wenigen Wochen erschien die neueste Bearbeitung der Bodenseeregulierung aus der Hand der Ingenieure Karl und Erwin Maier in Schaffhausen, welche wiederum Fortschritte zeigt. An der Senkung der Hochwasserstände des Bodensees um 80 cm wird festgehalten. Möglichste Erhöhung der Niederwasserabflußmengen, vor allem im Interesse der Kraftnutzung, nebenher auch der Schiffahrt wird zu erreichen gesucht durch Einschränkung des Hochwasserschutzraumes beziehungsweise Zulassung eines erhöhten Hochwasserabflusses. Auf eine Hebung der Niederwasserstände wird verzichtet, um einen großen Wasservorratsraum zu schaffen. Sie erreichen in der Regel einen Wasserabfluß von 230—260 cbm in den Wintermonaten; ausnahmsweise sinkt die Abflußmenge bis auf 170 cm herab. Neu ist die Feststellung, daß eine Erweiterung des Abflußquerschnittes am Oberseeauslauf und des Rheinlaufs bis hinunter nach Ermatingen notwendig sei. Baggerungen sind weiter vorgesehen an verschiedenen Stellen zwischen Eschenz und Schaffhausen. Das Regulier-Wehr mit Kraftwerk und Schleusen liegt oberhalb der Bibermündung bei Rheinklingen. Das Kraftwerk soll 44 Millionen K.W.St. Herbst- und Winterkraft liefern. Umfangreiche Arbeiten, insbesondere Entfernung des Moserdamms der Füllenen und Erstellung eines neuen beweglichen Wehrs beim Flurlinger Steg sind vorgesehen.

Die Kosten der auf die Bodenseeregulierung zu rechnenden Arbeiten, also ohne Kraftwerke, Brückenumbauten, Hafenanlagen, berechnen die Ingenieure Maier zu 14 200 000 Frs., die Betriebskosten zu 850 000 Frs. jährlich, sodaß, wenn man alle Kosten auf die zu gewinnende Mehrkraft legen wollte, die K.W.St. mit nur etwa ⅓ Rappen belastet sein würde. Die Wirtschaftlichkeit der Bodenseeregulierung wäre damit allein schon erwiesen, selbst ohne daß die Vorteile für die Rheinschiffahrt und die Verhütung der Hochwasserschäden in Rechnung gestellt werden.

Um alle mit der Bodenseeregulierung zusammenhängenden Fragen gründlich und objektiv zu klären, haben die beiden hauptbeteiligten Länder, die Schweiz und Baden, im Jahre 1922 vereinbart, daß das Eidgen. Amt für Wasserwirtschaft einen neuen Vorschlag für die Bodenseeregulierung nach den heutigen Bedürfnissen ausarbeite, dem nach den bisherigen vortrefflichen Arbeiten dieses Amtes mit den größten Erwartungen entgegengesehen werden darf. Bestätigt er die günstigen Ergebnisse der Ingenieure Maier, oder gelangt er zu noch günstigeren, so bedeutete dies nicht allein die Aussicht, daß die Bodenseeanwohner von den Nachteilen der Hochwasser endlich befreit würden, sondern es würde auch die Wirtschaftlichkeit der Oberrheinkraftwerke in solchem Ausmaß verbessert werden, daß ihre Finanzierung erheblich erleichtert werden müßte; damit würde die Kanalisierung des Oberrheins von Basel bis zum Bodensee praktisch näher gerückt werden. Wichtig wäre vor allem, daß der zu erwartende Vorschlag die gesamte Rheinschiffahrt durch Aufbesserung der Niederwasserstände abwärts Basel an der Bodenseeregulierung interessieren würde, sodaß sie in ihr nicht mehr wie in früheren Vorschlägen eine Gefahr erblickt. Nur wenn das Unternehmen so aufgebaut wird, daß es nicht allein lokalen Belangen dient, sondern dem ganzen Rheinstrom Vorteile bringt, kann es die allgemeine Anerkennung finden, die eine Verwirklichung verbürgt. Stellen wir uns am Bodensee auf diese hohe Warte des größten Gesamtnutzens, dann dürfen wir auch von anderen fordern, daß sie im eigenen wohlverstandenen Interesse als Entgelt für das, was ihnen von Ziel zustreben, die Großschiffahrt bis in den Bodensee fortzuführen.

Entstehung und Entwicklung der Personenschiffahrt in der Mark Brandenburg.

Von Direktor Johannes Kins-Berlin.

Bahnbrechend für eine neue Art des Verkehrs wurde die Erfindung der Dampfmaschine und des Dampfschiffes durch Fulton.

Im Jahre 1806 wurde nämlich mit dem Bau des ersten wirklich brauchbaren Dampfschiffes „Cladremont" in New-York begonnen, und schon im Jahre 1807 konnte das Schiff seine regelmäßigen Fahrten zwischen der genannten Stadt und Albany aufnehmen.

Berlin aber war nicht nur eine der ersten deutschen Städte, die Dampfschiffsverkehr erhielt, sondern auf der heimischen Spree fuhr überhaupt das erste Dampfschiff, das auf deutschem Boden erbaut worden ist. Berichtet wird, daß im Jahre 1816 auf einer Werft bei Pichelsdorf der Kiel eines Dampfschiffes gelegt wurde, das noch in demselben Jahre in Dienst gestellt werden konnte. Das Schiff, wie alle ersten Schiffe ein Raddampfer, hatte aber keine von außen sichtbaren Räder, sondern nur ein in der Mitte befindliches Schaufelrad. Die Prinzessin Charlotte, so hieß es, fuhr eine Zeitlang zwischen Berlin und Potsdam für Rechnung der Königlichen Post; die Anlegestelle

Abb. 1. Das erste Dampfschiff.

befand sich nahe dem Schloß Bellevue, an einem halbrunden Platz, der Großfürstenplatz genannt, weil hier Prinz Heinrich von Preußen dem Großfürsten Paul von Rußland ein glänzendes Frühstück gegeben.

Aus dem Jahre 1819 berichtet die damals angesehenste Wochenschrift über ein den Bewohnern des alten Berlin seltenes, bis dahin unerhörtes Ereignis:

„Heute mittag erblickten wir auf der schönen Spree ein wundervolles Schauspiel. Ein ziemlich großes Schiff, ohne Mast und Ruder, kam mit ungemeiner Schnelle daher gefahren. Die Ufer der Spree und die am Land vor Anker liegenden Schiffe waren im Augenblick von der herbeiströmenden Volksmenge bedeckt. Das die allgemeine Neugier reizende Schiff war ein nach englischem Muster auf der Schiffswerft bei Spandau erbautes Dampfboot. Jedermann wollte den inneren Raum dieses Wunderschiffes und die Kräfte erforschen, welche dasselbe in Bewegung setzte. Seine innere Einrichtung, flüchtig betrachtet, ist folgende: Der innere Schiffsraum zerfällt in drei Teile, wovon die äußeren je eine Kammer für Reisende und der mittlere einen Feuerherd samt Brennstoffen enthalten. Dieser ist aber mit Steinen ausgedeckt, brennt beständig und verwandelt das siedende Wasser in Dämpfe, welche die Walzen treiben, die an jedem ihrer Enden ein Rad mit 8 Schaufeln haben, wodurch die Kraft des Ruders ersetzt und das Schiff fortgetrieben wird. Man versichert, daß das Schiff in einem Tage eine Strecke von 25 km zurücklegen kann." — 25 km also zwischen Sonnenaufgang und -Untergang.

1848.

Fahrbillet per Dampfschiff 1850 A. M.

zur

Schwimm- und Bade-Anstalt für Herren

vor dem Schlesischen Thore.

Abfahrt von der Inselbrücke

früh $5\frac{1}{2}$, 8, 10 Uhr, Aufenthalt im Bade circa $\frac{3}{4}$ Stunde.
Nachmittag 3, $4\frac{1}{2}$, 6, $7\frac{1}{2}$ Uhr, Aufenthalt über 1 Stunde.

Zur Beachtung.

Bei etwaiger Reparatur oder Reinigung der Maschine sind die Fahrten eingestellt und ich somit ausser Verbindlichkeit.

Hunde werden sowohl auf dem Schiffe als in der Bade-Anstalt unter keinen Umständen geduldet.

Die Abfahrten finden pünktlich statt, wenn wenigstens fünf Personen beisammen sind, dagegen muss der Inhaber eines Billets es sich auch gefallen lassen, wenn derselbe bei Ueberfüllung des Schiffes nicht mehr mitgenommen werden kann.

A. Maass.

Alle sinngemäßen und belehrenden Betrachtungen indes vermochten nicht, ein genügend großes Interesse bei den Berlinern aus Urgroßvaters Zeiten hervorzurufen, um sie zu veranlassen, ihr kostbares Leben oder Hab und Gut dem unheimlichen Feuerschiff anzuvertrauen. Wenigstens nicht, wie es die Königliche Postverwaltung wünschen mußte, um bei einem regelmäßigen Spree-Havel-Dienst auf ihre Kosten zu kommen. Sie ließ daher die Dampfschiffslinie wieder eingehen.

Die „Prinzessin Charlotte" nämlich war kein billiges Fahrzeug, sie verbrauchte eine Unmenge Kohlen für ihre Maschine, die zwar kaum 30 Pferdestärken leistete, dafür aber direkt aus der damals hochberühmten Fabrik von James Watt & Co. in Birmingham bezogen worden war. (Abb. 1.)

Weder die „Prinzessin Charlotte" noch die beiden anderen Dampfboote, der „Courier", der von Berlin nach Magdeburg fuhr, und der „Fürst Blücher", für den Verkehr und Gütertransport zwischen Magdeburg und Hamburg vorgesehen, rentierten sich ausreichend, sodaß die junge Binnenschiffahrt nur mühsam weiterkam und zeitweilig sogar ganz eingestellt werden mußte.

Abb. 2. Das Schiff von Maaß.

Das Jahr 1825 brachte dann aber dauernde Besserung. Damals im Herbst wagte König Friedrich der Dritte, der zwar jeden Kulturfortschritt gern förderte, den Neuerungen persönlich aber recht mißtrauisch gegenüber stand — und z. B. auch noch beträchtliche Zeit nach Eröffnung der Berlin-Potsdamer Bahn stets in seiner alten Kalesche den Weg zurücklegte, — die Teilnahme an einer Probefahrt auf einem neu erbauten Rheindampfer. Die Fahrt verlief glücklich, und der Bann war seitdem gebrochen. Die Spree- und Havel-Dampfschiffahrt zog gleichfalls aus diesem Umschwung der öffentlichen Meinung Nutzen: schon im nächsten Jahre, 1826 begann die Personenschiffahrt wieder ihren Betrieb, um ihn nunmehr ununterbrochen mit immer steigender Dampferzahl fortzuführen.

In den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts also wurde der Dampfschiffs-Verkehr zwischen Berlin und Potsdam wieder aufgenommen, ungefähr, als für Rechnung der Seehandlung von Potsdam aus mehrere Dampfschiffe in Fahrt gesetzt wurden.

Dieser kurze Zeitabschnitt von etwa 20 Jahren brachte in der Vervollkommnung der Dampfschiffe schnelle Fortschritte, die bald dazu führten, der technischen Neuerung des genialen Erfinders Fulton innerhalb vieler Zweige der Industrie sowie jener des Verkehrs immer neue Gebiete zu erschließen. Eine Folge der weiteren Entwicklung des Dampfschiffes war die Gründung eines Reedereiunternehmens für die Elbe in Dresden im Jahre 1836. Ebenfalls wie dort in dem damals noch fernen Sachsenlande war es auch hier für die Spree zu Anfang der Kaufmann, der mit weit erwägendem und berechnendem Blick sich das neue Transportmittel für seine Ideen und kommerziellen Zwecke nutzbar zu machen verstand.

Im Anfang der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts aber liegen die ersten Anfänge regelmäßiger und nach einem Fahrplan verkehrender Dampfschiffe für Berlin.

Mochte auch der erste Gedanke bei Einrichtung des Personnenschiffahrts-Unternehmens dem winkenden finanziellen Erfolge gegolten haben, so ist doch keineswegs verkennbar, daß auch bereits Erwägungen hinsichtlich der Volkswohlfahrt, welcher ein derartiges Unternehmen dienen konnte, beachtenswerte Berücksichtigung fand.

Ende der 40er Jahre unternahm der Berliner Badeanstaltsbesitzer A. Maaß bereits einen Versuch, von der Inselbrücke aus mit einem Dampfschiffe Tourenfahrten nach seiner Badeanstalt und dem Schlesischen Busch zu unternehmen. (Abb. 2.) Als Seltenheit befindet sich aus dieser Zeit ein Fahrschein in unserem Besitz, auf welchem

Abb. 4. Die alte Anlegestelle an der Janowitzbrücke.

Abb. 5. Die neue Anlegestelle an der Janowitzbrücke.

auf der Vorderseite die Abfahrtszeiten des Dampfschiffes und auf der Rückseite eine Bekanntmachung angegeben wurde. Vergl. Seite 274.

Um das Jahr 1859 übernahm Herr Sachse die Badeanstalt am Schlesischen Tor und ließ gleichzeitig ein zweites kleines Dampfschiff, den „Waldemar" bauen. Mit diesem Schiffe unternahm er dann Fahrten nach seinem neuen Wellenbad sowie die Oberspree weiter aufwärts.

Zwei Unternehmer aus der alten Hansestadt Stettin, die Kaufleute Wittenberg und Kühl, beabsichtigten für Berlin auf der Oberspree die Einrichtung einer Dampferlinie. Diese sollte an der Jannowitzbrücke ihren Anfang nehmen und über Stralau und Treptow bis Köpenick ausgedehnt werden. Tatsächlich wurde das Unternehmen im Jahre 1864 ins Leben gerufen und der Verkehr zuerst mit vier kleinen Dampfschiffen aufgenommen.

Die polizeiliche Urkunde über das geplante Unternehmen lautet:

„Am 22. Februar 1864 ist dem Badeanstaltsbesitzer Louis Sachse hierselbst und den Reedern Albert Wittenberg und Kühl in Stettin die Erlaubnis zur Anlegung und Benutzung eines auf dem Wasser schwimmenden Floßes von 80 Fuß Länge und 9 Fuß Breite am rechtseitigen Ufer der Spree oberhalb der Jannowitzbrücke behufs Besteigens ihrer die Oberspree befahrenden Dampfboote erteilt worden."

Der Betrieb wurde mit vier Dampfern unterhalten, und zwar den Dampfern: „Johanna", „Sprea", „Berlin" und „Viktoria". Jedes dieser Dampfboote durfte nicht mehr als gleichzeitig 120 Personen befördern. (Abb. 4.)

Nachdem dieses Dampfschiffsunternehmen für Berlin eingerichtet war, liegt aus dem Spätherbst des Jahres 1864 eine Urkunde vor, aus der hervorgeht, daß diese Gründung durch Kauf in den Besitz eines Kreises Berliner Finanzleute übergegangen war. An der Spitze der-

Abb. 6.

selben stand der zu damaliger Zeit allgemein bekannte Baumeister Gustav Adolf Schultz. Diese Gruppe bildete eine Kommanditgesellschaft auf Aktien unter der Firma „Berliner Dampfschiffahrts-Verein".

Durch häufige in der Berliner Presse erschienene Artikel, die sich mit den auf Spree und Havel verkehrenden Dampfschiffen und deren Unzulänglichkeiten für das mächtig anwachsende Berlin befaßten, angeregt, beschäftigte sich der Kaufmann Gustav Krokisius in Stettin näher mit dem Gedanken, einen Personendampfschiffsverkehr für Berlin ins Leben zu rufen, der sich sämtliche Neuerungen zunutze machen und, auf zeitgemäßer Grundlage aufgebaut, sich regsam fortschreitend entwickeln sollte.

Zusammen mit Bankhäusern, sowie mit verschiedenen einflußreichen Privatleuten und Industriellen in Berlin, Stettin und Dresden wurde das heutige Unternehmen, die Spree-Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern" im Jahre 1888 ins Leben gerufen.

Mit 33 Dampfern unterhielt die Stern-Gesellschaft auf der Spree und Havel den Personenschiffsverkehr, bis im Jahre 1900 der Schiffspark um 6 Fahrzeuge vermehrt wurde und dieser bis zum Jahre 1904 um weitere 10 auf 49 Schiffe erhöht worden ist. Im Jahre 1907 ging die Spandauer Dampfschiffahrtsgesellschaft durch Kauf in den Besitz der Stern-Gesellschaft über. Gleichzeitig wurden 5 neue Schiffe gebaut; somit stieg die Zahl der Schiffe auf 70 mit einem Fassungsvermögen von 14.715 Personen.

Die Entwicklung der Größenverhältnisse der Personendampfschiffe auf der Spree und Havel zeigen folgende Abmessungen: 1850 verkehrten Dampfschiffe von 17,5 m Länge, 3 m Breite und einem Fassungsvermögen von 120 Personen.

Im Jahre 1913 hingegen fuhren Schiffe von 34 m Länge, 3 m Breite, vermessen für 430 Personen.

Das 100jährige Jubiläum der Rheindampfschiffahrt.

Von Dr. G. Nonnenmacher, Köln.

Am 11. November sind es genau 100 Jahre, seit das erste Dampfschiff den Mittelrhein bis oberhalb Kaub befahren hat und nach dieser aufsehenerregenden Fahrt wieder an seinen Ausgangshafen Rotterdam zurückgekehrt war. Man kann diese erste erfolgreiche Bergfahrt zum Mittelrhein mit einem Dampfschiff als den Beginn der Rheindampfschiffahrt bezeichnen. Zwar hatte sich schon etwa sieben Jahre früher ein englisches Dampfboot auf dem Rhein gezeigt; es war aber nur bis Koblenz gekommen und, wie es in einem Bericht der damaligen Zeit heißt, „überdem so schlecht konstruiert, daß man noch Pferde hat zu Hülfe nehmen müssen, um es bis Koblenz zu bringen".

Die Rheinländer scheinen auch das damals als Wunderschiff bestaunte englische Dampfboot im Jahr 1824 schon wieder vergessen zu haben, denn aus den Berichten über die Fahrt, die der Zeeuw (= Seeländer) im Spätherbst 1824 ausgeführt hat, spricht nicht nur rückhaltlose Bewunderung, sondern auch durchaus der Eindruck eines erstmaligen großen Ereignisses. Die Tat Gerhard Moritz Röntgens — denn sein Name ist für immer verknüpft mit jener ersten Rheinfahrt des Zeeuw — hatte, wie fast jede technische Tat, ihren Vorläufer; aber erst ihm war es beschieden, dem ersten schwachen Versuch einen starken Erfolg nachfolgen zu lassen, der die weitere Entwicklung entscheidend auslöste.

Gerhard Moritz Röntgen ist am bekanntesten als Erfinder der Verbunddampfmaschine. Weniger bekannt ist, daß er 1823 die Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij gründete, aus deren Reedereibetrieb sich 1859 die heute noch bestehende Neederlandsche Stoomboot Reederij gebildet hat. Ein Jahr nach Gründung seiner Gesellschaft hat Röntgen jene Rheinfahrt mit dem Dampfboot Zeeuw unternommen, die damals nicht nur eine kühne Tat war, sondern die auch als Anfang einer geregelten Dampfschiffahrt auf dem Rhein angesehen werden muß.

Der Zeeuw war am 26. Oktober in Rotterdam abgefahren, hatte die Reise bis Köln nach Abrechnung der Aufenthalte durch Versuche und Liegezeiten in 37 Stunden zurückgelegt und war am 29. Oktober morgens in Köln gelandet. In der Frühe des nächsten Tages wurde die Bergfahrt unter sehr ungünstigen Verhältnissen fortgesetzt, denn die nächsten Tage brachten ungewöhnlich hohen Wasserstand und sehr stürmisches Wetter. Andere ungünstige Momente kamen hinzu. Die Feuerung des Schiffes war für Lütticher Kohlen eingerichtet; in Köln aber hatte man „eine gewisse Sorte Ruhrscher Kohlen eingenommen, die um ein Sechstel weniger Hitze hervorbrachten als die Lütticher Kohlen". Hierauf und auf „das anhaltende ungeheure Steigen des Wassers" wird es in den Berichten zurückgeführt, daß das Schiff am ersten Tage nur bis Andernach gelangte und am zweiten Tag erst um Mittag in Koblenz eintraf. In Koblenz gab es Saarkohlen, denen man aber noch weniger traute als den Ruhrkohlen und deshalb „mehrere Klafter Buchenholz anschaffte, mit deren Zurichtung die Schiffsmannschaft sich die übrige Zeit des Tages und einen großen Teil der Nacht hindurch auf das Tätigste beschäftigte".

Am nächsten Tag gab es erst fünf Stunden Aufenthalt, weil der Brückenmeister die Brücke nicht öffnen wollte, und dann wurde nach sechsstündiger Fahrt in St. Goar übernachtet, weil dem Steuermann die gefährliche Stelle oberhalb St. Goar zur Nachtzeit bedenklich erschien. Im weiteren Verlauf der Fahrt von St. Goar bis oberhalb Kaub hatte die 45pferdige Maschine und der offenbar noch recht unzulängliche Kessel schwer mit der Strömung zu kämpfen. Allerdings war der Kampf schließlich erfolgreich und das gab für die öffentliche Meinung den Ausschlag. Ein langer Bericht der Kölnischen Zeitung vom 7. November 1824 und noch mehr die begeisterten Briefe, die der an der Fahrt teilnehmende Sulpiz Boisserée an Bord des Zeeuw geschrieben hat, sind voller Bewunderung. Die ausführlichsten Einzelheiten finden sich in einem Bericht, den ein Herr Wenzel in Mainz als kritisch beobachtender Teilnehmer für die Handelskammer verfaßt hat.

In diesem Bericht werden auch die Schwierigkeiten der Fahrt oberhalb St. Goar anschaulich geschildert. Als man am 2. November in St. Goar abfuhr, kam man nicht gegen die Strömung an; es stellte sich ein Kesselschaden heraus, der erst repariert werden mußte. Außerdem waren, wie in dem Bericht öfter wiederholt wird, die Kesselrohre durch das schlammige Speisewasser „verstopft". Der Erfolg der Ausbesserung und Reinigung war am nächsten Tag, daß die Wasserräder, deren normale Umdrehungszahl 30 bis 32 in der Minute betrug, sich „28 bis 29mal um ihre Achse drehten, mit welcher Kraft denn auch die Strömung, die am vorigen Tage mit 24 Schlägen nicht zu besiegen war, jedoch nicht sehr rasch durchgeschifft wurde, nach meiner Beobachtung schien es

mir, als rücke das Boot in einer Minute nur höchstens drei Fuß vorwärts".

Die sogenannte Bank bei St. Goar und das nicht weit entfernte „Bett" konnten bei dem hohen Wasserstand umgangen werden. Dem „Kammer Eck" gegenüber „ließ Herr Röntgen die Anker auswerfen und die Wasserräder durch Zurücksetzen der Schaufeln um etwa 6 Zoll im Durchmesser verkürzen, hoffend, daß hierdurch der Gang der Maschine beschleunigt werden würde". Aber auch das scheint nicht viel genützt zu haben. Das Schiff sollte rechtzeitig nach Rotterdam zurückkommen und man beschloß deshalb in der Gegend von Kaub umzukehren. Vor der Umkehr aber wollte Röntgen noch zeigen, „daß die Dampfmaschine diese Strömung zu besiegen im stande sei, ließ daher das Boot vor Anker gehen, und die Ventile schließen, damit die Dämpfe sich sammeln und gehörig verdichten konnten. Als man danach wieder loswarf, hatte man die große Freude, daß die Maschine „die Wasserräder 31mal in der Minute herumtrieb, mit dieser Kraft durchfuhr das Boot diese Strömung und die bald darauf folgende noch stärkere am sogenannten Sandwege Kaub gegenüber, und zwar schneller, als es eine verhältnismäßige Anzahl Halfterpferde an dieser Stelle fortgezogen haben würden."

Die Talfahrt gestaltete sich zu einem „Triumphzug". Besonders bewundert wurden dabei außer der „Blitzesschnelle" der Fahrt, die kunstreichen Manöver, die man den größeren Rheinstädten vorführte. So schreibt z. B. die „Kölnische Zeitung" über die Ankunft in Koblenz: „Zum größten Erstaunen der auf die gegebenen Signale herbeigeeilten Einwohner von Koblenz wandte aber das Schiff bei einem Wasserstand von 27 Fuß plötzlich in die reißende Strömung der Mosel hinein. In fünf Minuten fuhr es bis nahe an die Moselbrücke hinauf und dann kehrte es mit einer schnellen Wendung an der anderen Seite in Zeit von zwei Minuten wieder aus der Mosel in den Rhein zurück". Boisserée schreibt dazu: „Das war ein eigentlicher Triumphstreich von unserem Kölnischen Steuermann Urban mit aller Meisterschaft und Kunst ausgeführt." Und schließlich die Wiederankunft in Köln nach der „Kölnischen Zeitung": „Eine Stunde vorher hatte noch ein furchtbarer Sturm gegen den Strom gewütet, und die Wellen tobten bei dem ungeheuren Wasserstande von 26 Fuß mit der wildesten Gewalt; aber trotz alledem sah man das mit der Schnelligkeit eines Vogels heranschießende Schiff plötzlich umwenden, eine langsamere Bewegung annehmen und ohne Anker oder andere Hilfsmittel an dem Holztore anlegen. Diese wunderbare Erscheinung setzte die vielen auf die Rückkehr des Dampfschiffes wartenden Zuschauer wohl noch mehr in Erstaunen, als es vor einigen Tagen bei dem ersten Herankommen des Schiffes der Fall gewesen war. Auch mußte die freudige Zuversicht, welche sie bei der zahlreichen auf dem Verdeck befindlichen Reisegesellschaft bemerken konnten, alle Zweifel verscheuchen und vielmehr die Ueberzeugung einflößen, daß durch Dampfschiffe alle Schwierigkeiten des Stroms und des Wetters behoben seien".

An Bord waren als Direktoren außer dem Leiter Röntgen der Kaufmann van Vollenhoven aus Rotterdam und John Cockerill, „berühmter Mechanikus aus Lüttich". Ferner als Deputierte die Kölner Aktionäre der Rotterdamer Stoomboot Maatschappij, die sich „in ihrem Schreiben mit dem größten Enthusiasmus ausdrückten". Ueberhaupt ist die damalige Einstellung zu dem Ereignis interessant. Die „Kölnische Zeitung" ist voller Zuversicht, da „von seiten des Königlichen Ministeriums des Handels alle Bemühungen der Handelskammer zur Beförderung des Rheinhandels auf das Kräftigste unterstützt zu werden pflegen". Bei Boisserée, der selbst begeistert ist, hören wir auch über die Einstellung der Kaufleute und der Rheinschiffer. „Die Kölnischen Kaufleute fühlen natürlich das Bedürfnis, bei der allerwärts eingeführten Schnelligkeit (damals gab es in Deutschland noch keine Eisenbahn!) auch für die Rheinschiffahrt neue Beschleunigungsmittel anzuwenden, wenn sie nicht vollends zugrunde gehen sollen, und so gewinnt denn dieser Versuch mit dem Dampfschiff die höchste Wichtigkeit, sowohl für den Handels- als den Schifferstand. — Die Schiffer betrachten die Sache noch aus einem anderen Gesichtspunkt; sie möchten sich's wohl gefallen lassen, ihre Schiffe statt durch Pferde durch das Dampfboot ziehen zu lassen; aber sie fürchten auch, man möchte die Warentransporte durch die Dampfboote selbst veranstalten, was dann ihren gänzlichen Ruin zur Folge haben würde. . . . . ."

Sehr skeptisch geht Herr Wenzel in seinem Bericht an die Handelskammer vor. Er gibt zwar zu, daß es nunmehr wohl keinem weiteren Zweifel unterliegen könne, daß die Dampfschiffahrt auf dem Rhein anwendbar sei, „wenn nämlich beim Bau der dazu bestimmten Schiffe die Eigentümlichkeit des Rheines berücksichtigt und die Kraft der Dampfmaschine mit den verschiedenen starken Strömungen des Flusses in ein richtiges Verhältnis gesetzt wird." Doch dann schreibt er weiter: „Ob aber die Dampfschiffahrt im allgemeinen mit Nutzen auf dem Rheine und vorzüglich zum Transport der Waren anzuwenden sei, ist eine Frage, die der unbefangene Denker nicht so leicht bejahen wird." Dann führt er eine ganze Reihe von Gründen dagegen an. Zunächst sei die Ausrüstung eines Dampfschiffes zu kostspielig; sie werde „mit den nötigen Fahrgerätschaften und mit der Maschine an die 55 bis 60 000 Gulden zu stehen kommen." Dann seien „die dermalen angewendet werdenden Dampfmaschinen" so kompliziert, daß die ständige Gegenwart eines teuer bezahlten Maschinenmeisters nötig sei, „um die fast täglich, ja ich möchte sagen stündlich, durch mancherlei Zufälle stattfindenden, oft auch durch äußere ganz unerwartete Einflüsse verursachten Stockungen in dem Mechanismus der Maschine zu erkennen und durch zweckmäßige Vorkehrungen augenblicklich zu verbessern". Ferner fürchtet er, daß „die ewige, wenn auch gleich nicht sehr starke Erschütterung, welche der Gang der Maschine hervorbringt, die Nähte des Schiffes allmählich losmacht und die Ursache ist, daß die Schiffsgefäße weit eher als die übrigen Rheinschiffe verschleißen". Das Gewicht der Dampfmaschine nebst Zubehör und Kohlenvorräten schätzt Wenzel auf mindestens 1500 Zentner; man werde deshalb ein Dampfschiff mit Rücksicht auf den Wasserstand höchstens mit 1000 Zentner Gütern befrachten können. Und schließlich fürchtet er auch, daß die ganze Sache schon wegen des Brennstoffverbrauches viel zu teuer würde.

Aus all diesen Erwägungen zog der Gutachter jener Zeit den bündigen Schluß, „daß sonach in Beziehungen des Transports der Waren die Anwendung der Dampfschiffahrt nicht von Nutzen und Vorteil ist. Die Dampfschiffahrt scheint selbst als Mittel, die befrachteten Fahrzeuge auf dem Rhein bergan zu schaffen, wegen des großen Kostenaufwandes nicht ganz empfehlenswert, wenigstens nicht auf denjenigen Strecken des Stromes, wo die Einrichtung besteht, die Schiffe durch Pferde fortzuziehen." Nur eines hat jener Gutachter schon damals richtig erkannt, nämlich daß die Dampfschiffahrt „in Hinsicht des Transportes der Reisenden" von Vorteil und „die Etablierung von dergleichen Paketbooten auf allen Teilen des Rheins eine sehr ergiebige Spekulation" sein würde.

Einst und jetzt! Auch heute steht die Rheinschiffahrt vor allerhand technischen Umwälzungen. Da ist es besonders reizvoll und vielleicht auch nützlich, sich lächelnd zu erinnern, wie man bei jener technischen Umwälzung vor 100 Jahren prophezeit hat.

Die Hafenanlagen zu Leer (Ostriesland) und deren Ausgestaltung.

Von Reg.-Baumstr. Mohr, Stadtbaumeister in Leer (Ostfr.)

1. Wirtschaftsgeographische Lage.

Der Hafen zu Leer liegt einerseits an dem Knotenpunkt der Eisenbahnlinie Köln-Düsseldorf-Norddeich und der Linie Bremen-Oldenburg-Neuschanz-Groningen und andererseits in der Nähe der Einmündung der Leda in die Ems, die durch den Dortmund-Ems-Kanal in direkter Verbindung mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet steht.

Außerdem ist der Hafen von Leer nur rund 16 Seemeilen von der offenen See bei der Insel Borkum entfernt.

2. Vorhandene Hafenanlagen.

Die vorhandenen Hafenanlagen in ihrer jetzigen Gestaltung sind in den Jahren 1900—1903 mit einem Kostenaufwand von 1,5 Millionen Goldmark erbaut.

Zwei Hafenbecken mit einer Wasserfläche von 38 ha, nämlich ein Handelshafen und ein Industriehafen sind seinerzeit geschaffen. Zwischen beiden Hafenbecken ist ein nutzbares Hafengelände von rd. 50 ha Umfang und 450 m mittlerer Breite vorhanden, das sowohl für Handelszwecke und Industriezwecke nutzbar gemacht werden konnte. Dieses umfangreiche Gelände ist Eigentum der Stadt Leer. Die beiden Hafenbecken sind von der Leda aus durch eine Seeschleuse von 18,00 m lichter Weite und 130 m nutzbarer Kammerlänge zugänglich.

Die Drempeltiefe der Seeschleuse liegt 7,00 m unter Flutnull, d. h. 5,691 m unter N. N.

Der mittlere Hafenwasserspiegel liegt auf Flutnull, d. i. 1,30 N. N.

Am nordöstlichen Teil des Hafengeländes ist die Eisenbahnverbindung mit den bestehenden Bahnanlagen hergestellt und zugleich die Möglichkeit einer Straßenverbindung mit dem Stadtgebiet geschaffen.

Diese im Jahre 1903 fertiggestellten Hafenanlagen genügen zuzeit nicht mehr den Anforderungen des modernen Handels und Verkehrs sowie den Ansprüchen der Industrie. Die Stadt Leer plant daher eine umfassende Neugestaltung ihrer Hafenanlagen.

3. Neugestaltung der Hafenanlagen zu Leer, Ostfriesland.

Der bereits aufgestellte Entwurf der Hafenanlagen zu Leer sieht unter Benutzung der bereits vorhandenen Hafenanlagen einschneidende Verbesserungen der Umschlagsverhältnisse, Straßen- und Eisenbahnverbindungen vor. Das Industriebecken erhält eine Länge von 1500 m und eine Sohlenbreite von 70—80 m, der Handelshafen eine Länge von 2000 m und eine Sohlenbreite von 70—80 m.

Die zukünftige normale Sohle des Hafenbeckens liegt 6,00 m unter dem mittleren Hafenwasserspiegel. Die Ufer sind im Industriehafen sämtlich geböscht, im Handelshafen ist an den Umschlagsstellen eine massive Ufermauer für eine Wassertiefe von 6,00 m vorgesehen.

Das zwischen beiden Hafenbecken liegende Hafengelände wird für die Ansiedlung von industriellen Unternehmungen, für Lagerplätze, sowie für Handels- und Umschlagszwecke vollkommen aufgeschlossen.

Sämtliche oben erwähnten Nutzflächen erhalten bequemen Gleis- und Straßenanschluß.

Der Wassergüter- und Stückgüterumschlag erfolgt in Zukunft an einer rd. 760 m langen Ufermauer.

Neben dieser Ufermauer sind noch 2 Lagerschuppen von je 100 m Länge und 30 m Breite sowie 2 Lagerhäuser (Speicher) von je 100 m Länge und 20 m Breite angeordnet. Die zollfreie Niederlage wird in einem der Lagerschuppen in Zukunft untergebracht.

Von der Gesamtlänge der vorgesehenen Ufermauer werden ungefähr rd. 535 m für den Wassergüter- und 225 m für den Stückgüterumschlag in Anspruch genommen. Eine Verlängerung der Kaimauer ist jederzeit möglich.

Der zu erwartende Wassergüterumschlag soll durch 8 Portalkräne von 18 m Ausladung, 70 t stündlicher Leistungsfähigkeit sowie 4,50 t Tragfähigkeit, der Stückgüterumschlag durch 4 Halbportalpkräne von 18 m Ausladung, 40 t stündlicher Leistungsfähigkeit und 2,50 t Tragfähigkeit bewältigt werden.

Außerdem sollen für den Umschlag zwischen Schiff und Flußschiff noch 2 Schwimmkräne von 40 t und 25 t stündlicher Leistungsfähigkeit verwendet werden. Der Schwimmkran von 25 t stündlicher Leistungsfähigkeit ist bereits vorhanden. Für die schnelle Abwicklung des Verkehrs in den Lagerschuppen und Lagerhäusern (Speicher) sind noch besondere maschinelle Hebemittel und Transportvorrichtungen vorgesehen.

Zwecks möglichst schneller Zu- und Abführung der Eisenbahnwagen für die Umschlagsstellen und sonstigen Nutzflächen im Hafengelände ist die Anlage eines Hafenbetriebsbahnhofes dringend erforderlich.

Dieser Verschiebebahnhof besteht aus dem Uebergabe- und dem Bezirksbahnhof, die beide die für den Verkehr erforderlichen Einfahrt- und Ausfahrt-, Aufstell- und Wiegegleise erhalten.

Das Stadtgebiet wird durch die Verlängerung der Georgstraße über das nördliche Ende des Handelshafens in kürzeste Verbindung mit dem Hafengelände gebracht.

4. Erster Ausbau der Hafenanlage.

Mit Rücksicht auf die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse ist ein Gesamtausbau der Hafnanlagen nach dem vorliegenden Ausbauplan zurzeit unmöglich und soll daher nur ein Teil im Rahmen des Gesamtprojektes ausgeführt werden.

Vorgesehen ist die Herstellung von rd. 200 m Kaimauer für 6,00 m Wassertiefe sowie die Errichtung eines Lagerschuppens von 50 m Länge und 30 m Breite und eines Lagerhauses (Speicher) von 50 m Länge und 20 m Breite.

Gleichzeitig sollen 2 Portalkräne von 18,00 m Ausladung, 70 t stündlicher Leistungsfähigkeit und 4,50 t Tragfähigkeit sowie ein Halbportalkran von 18,00 m Ausladung, 40 t stündlicher Leistungsfähigkeit und 2,50 t Tragfähigkeit aufgestellt werden. In Verbindung hiermit werden die hierfür erforderlichen Eisenbahnanlagen und Straßenverbindungen mit dem Stadtgebiet geschaffen.

5. Schlußbemerkungen.

Der geplante erste Ausbau der Hafenanlagen zu Leer in dem vorher erwähnten Umfange wird zweifellos den Handel und Verkehr, der in früheren Jahren bereits eine Höhe von 300 000 t erreicht hatte, von neuem beleben und bedeutend steigern.

Auch ist dann die Ansiedelung von industriellen Anlagen und gewerblichen Unternehmungen nach Schaffung der vorgesehenen Straßen- und Eisenbahnverbindungen möglich und wird, entsprechend der starken Nachfrage nach industriellen Plätzen und Lagerplätzen unbedingt erfolgen, zumal noch der Hafen zu Leer infolge seiner günstigen geographischen Lage sich besonders für die Niederlassung von industriellen Unternehmungen und gewerblichen Anlagen eignet.

Die Bauarbeiten am Neckarkanal.

Die infolge der Inflation besonders im Jahre 1922 aufgetretene Steigerung der Baukosten haben die Neckar A.-G. nach langen Erwägungen veranlaßt, die bereits begonnenen Bauarbeiten an den Staustufen Ladenburg, Horkheim und Obereßlingen vorerst einzustellen und zunächst die ertragreichsten Staustufen Wieblingen und Neckarsulm, sowie die Neckarverlegung bei Untertürkheim und Obertürkheim in tunlicher Zeitkürze planmäßig auszubauen.

Bei der Staustufe Wieblingen ist das Wehr unterhalb Heidelberg mit 6 Oeffnungen, bestehend aus 4 Walzen und 2 Schützen, das sogenannte Ergänzungskraftwerk beim Wehr, sowie die langen Trennungsmauern zu beiden Seiten des Wehrs gegen das Ergänzungskraftwerk in der Hauptsache fertiggestellt.

Der rd. 5 km lange Oberkanal vom Wehr zur Schleuse bezw. zum Kraftwerk ist in wenigen Wochen betriebsfertig. Die neue Schleuse mit 8,5 m Gefäll ist für den Einbau der Tore und Umlaufverschlüsse bereit, das Kraftwerksgebäude voraussichtlich in 6 Wochen unter Dach, worauf mit dem Einbau der Turbinen begonnen werden kann.

Bei der Gründung der Schleuse in den hiesigen Untergrund war ein starker Wasserandrang durch eine umfangreiche Grundwasserabsenkungsanlage zu beheben.

Die Unterkanäle der Schleuse und des Kraftwerks sind fertiggestellt. Die Entfernung der aus baulichen Rücksichten stehengelassenen Abschlußdämme gegen den freien Fluß wird in wenigen Monaten durchgeführt sein.

Im Laufe der letzten Monate ist die aus 4 Oeffnungen von 50 bis 70 m Lichtweite bestehende, eiserne Neckarbrücke der Nebenbahn Mannheim-Heidelberg, unter deren rechtsseitige Landöffnung der neue Seitenkanal der Staustufe Wieblingen zu liegen kommt, zur Erlangung der für die Schiffahrt notwendigen lichten Höhe von 6 m zwischen Brückenunterkante und Stauwasserspiegel um 2,40 m gehoben und am linken Ufer eine neue 14,9 m weite Oeffnung für die Unterführung der Landstraße Heidelberg-Mannheim an die Eisenbahnbrücke angebaut worden.

Bei der Staustufe Neckarsulm erhält das Wehr 4 Oeffnungen von je 17 m Lichtweite. Oberhalb und unterhalb des neuen Wehres ist für den Neckar ein neues Bett mit 77 m Sohlenbreite auf 1,6 km Länge angelegt und diese neue Neckarstrecke im Juli ds. Js. für die Schiffahrt in Betrieb genommen worden. Die beweglichen Wehrteile sind 17 m breite und 5,6 m hohe Schützen, von welchen 3 bereits aufgestellt und die beiden mittleren der Höhe nach zweiteilig angeordnet worden sind. Der Unterbau des Wehres und die Wehrpfeiler, die auch eine gewölbte Straßenbrücke aufnehmen müssen, die Gewölbe der letzteren in 2 Oeffnungen, sowie die im Zuge der Straßenbrücke über dem Wehr erforderliche Brücke über den Oberkanal mit 44,50 m Lichtweite sind in der Hauptsache fertiggestellt. Die beiden noch fehlenden Gewölbe der Wehrbrücke werden demnächst betoniert werden.

An dem oberen 1,6 km langen Teil des Oberkanals, der streckenweise in das Neckargebiet fällt und an dem neuen Trennungsdamm beim Wehr zwischen dem Oberkanal und dem Neckar wird zurzeit emsig gearbeitet.

Die untere 2,4 km lange Verladestelle der Stadtgemeinde Neckarsulm, die Anlände der Firma Spohn-Neckarsulm, die Unterführung der Sulm und einiger kleinerer Wasserläufe unter dem Kanal, sowie der 1 km lange Unterkanal mit der 300 m langen Umschlagstelle der Saline Jagstfeld stehen vor ihrer Vollendung.

Die neue Kammerschleuse bei Kochendorf ist fertiggestellt; der Einbau der Tore und Umlaufverschlüsse der Schleuse ist nahezu vollendet. Das Kraftwerksgebäude für die Turbinen und die elektr. Maschinen kommt demnächst unter Dach.

Die gesamten Kunstbauten der Staustufe Neckarsulm konnten auf guten Fels gegründet werden.

Bei der Staustufe Untertürkheim ist die Verlegung des Neckars in die frühere Hochflutrinne zwischen Untertürkheim und Wangen 2,6 km lang; die Sohle der neuen Neckarrinne hat eine normale Breite von 60 bezw. 62 m. Außer dem neuen Neckarbett war als Ersatz der seitherigen Stauanlage für das städtische Wasserkraftwerk samt Straßenbrücke bei Untertürkheim ein neues Schützenwehr mit 4 Oeffnungen von 17 m Breite und 4,6 m Höhe, eine mit dem Wehr vereinigte neue Straßenbrücke aus Eisenbeton mit 5 Oeffnungen, je 1 neue Straßenbrücke über den Unterkanal und den ebenfalls neu erstellten Oberkanal vom Oberwasser des neuen Wehrs zum städt. Wassertriebwerk auszuführen.

Die 3 Straßenbrücken über den neuen Neckar und über den Oberkanal und Unterkanal des städtischen Wassertriebwerks sind samt den zugehörigen neuen Verbindungsstraßen am 1. Dezember 1923 dem öffentlichen Verkehr und damit den hierfür berufenen Verwaltungen, Stadtgemeinde Stuttgart und württembergischen Straßenbauverwaltung, übertragen worden. In der Zwischenzeit sind die Wehrschützen mit ihren neuartigen Antriebsvorrichtungen unter dem Brückengehweg eingebaut und alle übrigen Arbeiten an dem ganzen Bauwerk fertiggestellt worden.

Die Inbetriebnahme vom neuen Fluß und Wehr ist in den letzten Wochen erfolgt.

Bei der Staustufe Obertürkheim ist im Bauplan u. a. auch die Herstellung eines neuen Neckarbetts beim Weiler Brühl vorgesehen. Diese Flußverlegung von 1300 m Länge ist im Sommer 1923 fertiggestellt worden. Das neue Flußbett hat hier eine Sohlenbreite von 65 m, zweifüssige, betonierte Böschungen und beiderseits bis über den Hochwasserstand vom Jahre 1924 reichende Uferdämme erhalten.

Im Anschluß an diese Flußveränderung ist in der Markung Hedelfingen ein Hochwasserdamm angelegt worden. Durch diese Maßnahmen sind künftig die gefahrvollen und schadenbringenden, oft kilometerbreiten Ueberschwemmungen und Eisablagerungen in dem wertvollen Talgrund der Markungen Eßlingen, Obertürkheim, Hedelfingen, Untertürkheim, Wangen usw. ein für allemal verhindert, die Bauverbote für umfangreiche Grundflächen im Neckartal behoben und die bessere und wirtschaftliche Ausnützung und Verwertung des Talgebietes ermöglicht worden.

Obgleich gerade im Jahre 1924 die Bauarbeiten am Neckar durch außerordentlich zahlreiche Hochwasser des Flusses und lang anhaltende Regenfälle gestört und aufgehalten worden sind und daher auch da und dort wiederholt werden mußten, konnten doch auch an den beiden großen Staustufen Wieblingen und Neckarsulm die Tief- und Hochbauten für die Wehre, Kanäle, Schleusen und Kraftwerke so gefördert werden, daß sie bei einigeruaßen normalem Wetter und Wasserstand in den nächsten Monaten in den westlichsten Teilen fertiggestellt werden können; die Montagearbeiten für die beweglichen Wehrteile, für die Schleusentore, Schleusenumlaufverschlüsse und dergl. sind teils vollendet, teils im Gange. Der Einbau der Turbinen, Zwischengetriebe, Generatoren, Schaltanlagen und dergl. in die neuen Kraftwerke steht bevor. Es darf damit auch die Inbetriebnahme dieser beiden großen Staustufen für die Schiffahrt und die Gewinnung von über 10 000 P.S. eff. im Mittel oder jährlich über 62 Millionen Kilowattstunden elektrischer Arbeit in diesen

beiden Werken bis zum Sommer 1925, d. i. noch fast 1 Jahr vor dem im Bauprogramm für 1. April 1926 vorgesehnen Vollendungstermin in Aussicht genommen werden.

Mit diesen demnächst fertigen Teilstrecken ist freilich die gerade von Württemberg so sehr ersehnte Einführung der Großschiffahrt auf dem Neckar, wenn zunächst auch nur bis Heilbronn, noch nicht erreicht. Wohl stehen nun bei Wieblingen und Neckarsulm große Schleusen für den Verkehr von 1200-Tonnen-Schiffen. Da aber in der Zwischenstrecke des Neckars nach wie vor bei gutem Wasserstande nur die seitherigen kleinen Neckarkähne verkehren können, solange nicht auch dort und zwischen Mannheim und Ladenburg der Fluß zum Großschiffahrtsweg mit weiteren 8 Staustufen ausgebaut sein wird, sind diese neuen Schleusen nicht ausgenützt. Neben der tunlichst baldigen Fertigstellung der Staustufe bei Horkheim und Obereßlingen wird und muß daher die nächste und wichtigste Aufgabe der Neckar-Aktiengesellschaft und der beteiligten Regierungen die sein, die Neckarwasserstraße, wenn auch nur schrittweise, zunächst von Mannheim bis Heilbronn aufwärts in möglichster Bälde für den Verkehr von 1200-Tonnen-Schiffen und für die gleichzeitige Ausnützung der hierbei anfallenden Wasserkräfte auszubauen und dies umsomehr, als unsere Industrie zur Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit dringend eines leistungsfähigen und möglichst billigen Großtransportmittels dringend bedarf, als welches die Eisenbahn, die durch die Annahme des Dawesgutachtens künftighin in erster Linie möglichst hohe finanzielle Erträgnisse erzielen soll und daher in ihrer bisherigen freien Tarifpolitik nicht unerheblich eingeschränkt ist, nicht mehr ohne weiteres angesprochen werden darf. Es besteht daher kein Zweifel, daß in der Zukunft den deutschen Wasserstraßen gegenüber seither eine ungleich höhere Bedeutung zukommen und daß daher jene Teile unseres deutschen Vaterlandes, die an einen Großschiffahrtsweg angeschlossen sind, sich rascher wieder von den Folgen des verlorenen Krieges erholen werden, als Landesgebiete, in denen ein solches Verkehrsmittel nicht vorhanden ist.

Geschäftliche Mitteilungen

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Tagung des Großen Ausschusses. Die für die zweite Hälfte November geplante Sitzung des Großen Ausschusses des Zentralvereins muß aus zwingenden Gründen leider hinausgeschoben werden. Die Einladung wird den Mitgliedern des Zentralvereins fristgerecht zugehen. Wir hoffen, die Tagung noch in diesem Jahre stattfinden zu lassen.

Unentgeltliche Abgabe der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ an die Mitglieder des Zentralvereins. Die Finanzkommission des Zentralbüros der deutschen Binnenschiffahrt, der die Herren Direktor Bayer als Vorsitzender, Geh. Rat Krause, Direktor Bekker und Dr. Schmitz angehören, hat sich am 11. November 1924 eingehend mit der Frage der unentgeltlichen Abgabe der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ an die Mitglieder des Zentralvereins befaßt und ist zu dem Entschluß gekommen, dem Verwaltungsrat des Zentralvereins vorzuschlagen, die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ den Mitgliedern wieder kostenlos zu liefern. Zur teilweisen Deckung der dem Zentralverein hierdurch entstehenden großen finanziellen Belastung wurde eine geringe Erhöhnug der Mitgliedsbeiträge, die heute den Friedensstand teilweise noch nicht erreicht haben, in Aussicht genommen.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 10, S. 249) neu beigetreten:

- Regierungsrat Artur Albrecht, Hildesheim, Weißenburger Straße 12,
- Dr. phil. h. c. Rudolf ten Hompel, M. d. R., Münster i. Westf., Burchardtstraße,
- August Klönne, Maschinenfabrik, Dortmund,
- Carl Bärmann, Schiffseigner, Schönebeck a. E.,
- Gebr. Burmester, Dampfschiffsbesitzer, Lauenburg a. E., Bahnhofstraße 1,
- Lauenburger Dampfschiffe Theodor u. Hugo Basedow, Personen-, Güter-, Paket-Beförderung u. Schleppschiffahrt, Hamburg 1, Bankstraße 46.

Todesfälle. Am 19. Oktober 24 verschied auf seinem Besitztum in Klein-Zerbst unser langjähriges Mitglied, Herr Karl Merseburg. Der Verstorbene war jahrzehntelang Vorsitzender des Schiffervereins Aken und des Zentralausschusses der Privatschiffervereine an der Elbe. Seinen Bemühungen ist der im Jahre 1904 erfolgte umfassende Zusammenschluß der Privatschiffer der Elbe auf genossenschaftlicher Grundlage zu danken. Leider verfiel dieses Unternehmen, das so segensreich für die Privatschiffahrt der Elbe gewirkt hat, infolge des Krieges der Auflösung. Seit 1913 bis zu seiner schweren Erkrankung zum Schluß des Jahres 1922 leitete Herr Merseburg auch Schiffahrtsunternehmungen. Mit der Elbeschiffahrt verliert auch die deutsche Binnenschiffahrt in dem Verstorbenen einen hervorragenden Mann, der stets für das Wohlergehen seiner Berufsgenossen unermüdlich gesorgt hat.

Der Besitzer der unserem Zentralverein angehörenden Schichauwerft, Herr Dr. ing. Karl Fridolf Carlson, ist vor kurzem im 54. Lebensjahre in Elbing gestorben. Mit Dr. Carlson ist ein bedeutender Industrieller des Ostens und ein um die Binnenschiffahrt hochverdienter Mann dahingegangen.

---

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, Berlin.

Vorstandssitzung des Reichsverbandes des deutschen Verkehrsgewerbes. Am 29. Oktober 1924 fand in Berlin eine Vorstandssitzung des Reichsverbandes des deutschen Verkehrsgewerbes statt, auf der die Herren Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Präsident des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, und Generaldirektor Dräger als Mitglieder und die Herren Generaldirektor Ulderup und Rechtsanwalt Lindeck als Stellvertreter für den beim Reichswirtschaftsministerium zu bildenden Beirat zur sachverständigen Beratung der Regierung bei Durchführung des Industriebelastungsgesetzes und des Aufbringungsgesetzes benannt wurden.

Auf der Sitzung teilte der Vorsitzende, Herr Generaldirektor Dräger, mit, daß er erneut Schritte für den Beitritt derjenigen Verkehrsorganisationen, die dem Reichsverbande noch nicht angehören, unternommen habe. Der Vorstand billigte das Vorgehen.

Der Vorsitzende teilte ferner mit, daß zwar seit der letzten Vorstandssitzung der Reichsverband äußerlich wenig in Erscheinung getreten sei, daß aber aus den Mitteilungen allgemeiner Art von den Behörden und Organisationen erkennbar sei, daß das Bestehen des Reichsverbandes überall beachtet werde. Das ließe auch der Schritt des Reichswirtschaftsministers über den zu Punkt 1 dieser Vorstandssitzung verhandelt sei, deutlich erkennen.

Der Vorsitzende erklärte sich bereit, die Geschäfte in der bisherigen Weise weiterzuführen und glaubt, daß etwaige Beschlüsse über eine Aenderung oder Aufbringung von Mitteln weiterer Zukunft vorbehalten sein können. Der Vorstand war auch damit einverstanden.

Organisation der Wasserstraßenverwaltung. Auf die am 5. Oktober 1924 an den Herrn Reichskanzler gerichtete und dem Herrn Reichsverkehrsminister zur Kenntnis übersandte Eingabe des Reichsausschusses, in der derselbe seine Stellungnahme zur Organisation des Reichsverkehrsministeriums und seiner mittleren und unteren Instanzen dargelegt und ausführlich begründet hat (siehe „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Heft 10, S. 250), hat in Vertretung des Herrn Reichsverkehrsministers Herr Staatssekretär Dr. Krohne folgendermaßen geantwortet:

„Von dem Schreiben vom 6. Oktober 1924, betreffend die Organisation des Reichsverkehrsministeriums und seiner mittleren und unteren Instanzen habe ich mit Interesse Kenntnis genommen. Die dort vertretenen Auffassungen decken sich mit den vom Reichsverkehrsministerium verfolgten Zielen, deren baldige Erreichung insbesondere für eine tatkräftige Durchführung der Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung unerläßlich erscheint. Die Durchführung des Ausbaues der Wasserstraßenverwaltung durch Errichtung eigener mittlerer und unterer Verwaltungsbehörden stößt bei den Länderregierungen auf erhebliche Bedenken. Ich stelle daher ergebenst zur Erwägung, ob die Auffassung des Reichsausschusses der deutchen Binnenschiffahrt nicht auch den Landesregierungen zur Kenntnis zu bringen sein wird, falls es noch nicht geschehen ist, und ob nicht auch den Zweigvereinen des Reichsausschusses nahezulegen ist, für die Gesichtspunkte der Zentralorganisation in den Verhandlungen der einzelnen Körperschaften der Länder einzutreten."

---

c) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Umbau der Eisenbahnbrücke bei Rathenow. Die Eisenbahnbrücke bei Rathenow (Berlin-Lehrter Bahn) wird umgebaut. Dazu ist die vorübergehende Sperrung der ersten und der für den Talverkehr bestimmten zweiten Brückenöffnung — vom Bahnhof Rathenow aus gerechnet — notwendig. Die Sperre begann am Montag, den 27. Oktober 1924. Die gesperrten Oeffnungen werden durch rote Tafeln gekennzeichnet. Während dieser Zeit geht die Schiffahrt sowohl berg- wie talwärts durch die dritte Brückenöffnung. Bei Begegnung zweier Fahrzeuge oder Schleppzüge hat die Bergschiffahrt rechtzeitig die Fahrt zu hemmen und zuerst die Talschiffahrt durch die Brücke passieren zu lassen. Ueberholen unter der Brücke ist verboten. Die Strecke, auf der ein Begegnen oder Ueberholen untersagt ist, wird oberhalb und unterhalb durch je 2 Tafeln (bezw. 2 Lichter), die obere weiß, die untere rot, gekennzeichnet.

Wasserpolizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen. Am 19. Januar 1925 tritt die Wasserpolizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen vom 15. März 1915 (unter Streichung der Ueberschrift und der vor dieser Ueberschrift stehenden einleitenden Worte sowie unter Berücksichtigung der Umänderungen des in der Beilage zum 42. Stück des Amtsblattes für den Regierungsbezirk Potsdam und die Stadt Berlin am 18. 10. 24 veröffentlichten Nachtrages) in Kraft.

Brückenbau in Spandau. Die Charlottenbrücke in Spandau, ein Holzbau, der im Kriege von den Spandauer Pionieren ausgeführt worden ist, soll in Eisen erneuert werden. Die Kosten sind auf 1,3 Millionen Mark veranschlagt. Die Wasserbauverwaltung legt außerordentlichen Wert auf eine größtmögliche Freihaltung des Durchfahrtsprofils unter der Brücke — mit Rücksicht auf die besondere Wichtigkeit dieser Strecke in stromtechnischer Beziehung — (Zusammenfluß von Spree und Havel). Der Neubau erfordert gründliche Umgestaltung der angrenzenden Stadtteile.

Weserbund-Minden.

Geschäftsbericht über 1923. — Mitteilungen des Vertreters des Reichsverkehrsministeriums über die Weserkanalisierung. Der nach dem Kriege in allen deutschen Ländern herrschenden „Kanalfreudigkeit" ist unter dem Eindrucke von dem Wiederaufbau der Eisenbahn und der Erkenntnis von der Verarmung Deutschlands die Ernüchterung gefolgt. Aus der Fülle der auftauchenden Projekte schält sich mehr und mehr die kleine Zahl derer heraus, die sich als notwendig, wirtschaftlich und durchführbar erweisen und daher auch in heutiger Zeit ernstlich erstrebt werden müssen. Doch selbst deren Verwirklichung konnte naturgemäß im vergangenen Jahre keine großen Fortschritte machen.

Vereinigungen zur Förderung derartiger Pläne wurden allgemein, wie fast alle Vereine ohne unmittelbare geschäftliche Ziele, von den verheerenden Folgen der Inflation besonders hart betroffen und vielfach gezwungen, ihre Tätigkeit ruhen zu lassen.

Bei dieser Sachlage sind auch dem Weserbunde schwere Hemmungen und große Schwierigkeiten nicht erspart geblieben. Dennoch hat er den Stürmen Stand gehalten und sogar weiteren Boden gewonnen. Seine Ziele sind der Verwirklichung näher gekommen. Das ist wohl der beste Beweis für die Richtigkeit seiner Gründung und Bestrebungen.

Innere Angelegenheiten.

Die Zahl der Mitglieder weist in 1923 einen Zugang von 38 Mitgliedern auf, und zwar 25 Einzelmitgliedern, 10 Körperschaften und 3 Firmen, 3 Einzelmitglieder und 2 Körperschaften sind ausgetreten. 3 Einzelmitglieder sind uns durch den Tod entrissen, Herr Wasserbaudirektor Rogge, der um den Weserbund und seine Ziele hochverdiente Leiter der Wasserstraßendirektion Hannover, Herr Senator F. C. Biermann, Bremen, und Herr Krutmeyer, Oeynhausen, Generaldirektor des Eisenwerkes Weserhütte A.-G. Wir werden allen Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Nach diesen Veränderungen belief sich die Zahl der Mitglieder am 31. 12. 1923 auf 191 (161 am 31. 12. 1922), und zwar 85 Einzelmitglieder, 83 Körperschaften und 24 Firmen. Auch im vergangenen Jahre sind Mitglieder der dem Weserbunde angeschlossenen Vereine nicht zum Bei-

tritt aufgefordert, um diesen keinen Abbruch zu tun und eine Ueberorganisation zu vermeiden. Inzwischen sind fast alle wasserwirtschaftlichen Vereine des Wesergebietes dem Weserbunde beigetreten. Damit sind im ganzen mehrere Tausende Interessenten mittelbar und unmittelbar zusammengeschlossen. Wir hoffen, nach Rückkehr zu einer hoffentlich dauernd festen Währung noch eine größere Zahl weiterer Mitglieder zu gewinnen und bitten dabei wiederum alle bisherigen Freunde um Unterstützung.

Die Mitgliederversammlung am 18. Juni in Kassel erfreute sich trotz der Ungunst der Zeiten einer starken Beteiligung. Die Zusammenlegung der Tagung mit derjenigen der Freien Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten, die auch formell die Zusammengehörigkeit und gegenseitige Ergänzung der beiden Körperschaften zum Ausdruck brachte, hat sich sehr bewährt und wird daher in diesem Jahre wiederholt.

Zeitschrift „Die Weser".

Es ist gelungen, den 1. Jahrgang vom 1. 4. 1922 bis 31. 3. 1923 mit monatlich einem Heft größeren Umfanges und in großer Auflage im Selbstverlag herauszubringen. Unkosten hat der Bund davon nicht gehabt. Es konnte im Gegenteil noch ein kleiner Ueberschuß infolge der Ersparnis von Akquisitionsgeldern für Inserate erzielt werden. Als es dann im Frühjahr 1923 unmöglich wurde, die Inseratpreise im gleichen Verhältnis der Druckkosten zu steigern, mußten wir, um den Weserbund vor nicht zu übersehenden etwaigen Zuschüssen zu bewahren, auf den Selbstverlag verzichten. Die im vorigen Bericht ausgesprochene Hoffnung, die Zeitschrift wenigstens vierteljährlich durchzuhalten, hat sich erfüllt. Wir konnten sie sogar jeden 2. Monat herausbringen. Das war aber nur im Anschluß an eine andere Zeitschrift möglich, die „Die Weser" als Beilage brachte. Unseren Mitgliedern konnte sie aber in der früheren Form als eigenes Blatt mit eigenem Umschlag zugestellt werden. Unkosten hat der Weserbund auch davon — abgesehen vom Zeitungsgeld — nicht gehabt. Wir haben erfreulicherweise im August dieses Jahres wieder zur monatlichen Herausgabe als selbständige Zeitschrift übergehen können. Immer weiteren Ausbau der „Weser" zum wirkungsvollen Organ aller Verkehrsinteressenten des ganzen Wesergebietes ist unser Ziel. Wir bitten dringend alle Mitglieder und Freunde, uns hierbei durch Mitarbeit, Anregungen, Ueberlassung von Bildern und Klischees, sowie durch Zuweisung von Inseraten kräftig zu unterstützen. Je mehr alle für die „Weser" tun, desto größeren Nutzen kann sie allen gewähren.

Beteiligungen.

Wir haben an den Mitglieder-Versammlungen der uns angeschlossenen wasserwirtschaftlichen Vereine teilgenommen, ebenso an der Hauptversammlung des Zentralvereins für Binnenschiffahrt.

Stand der Pläne.

Wie bereits im Eingang erwähnt, konnten Entscheidungen zugunsten unserer wichtigsten Pläne im Jahre der Ruhrbesetzung und der Markkatastrophe nicht erwartet werden und sind auch noch nicht gefallen. Die zuständigen Stellen haben ihre Untersuchungen aber fortgesetzt. Das staatliche Vorarbeitsamt in Eisenach hat im Jahre 1923 seine Untersuchungen über die Werra-Itz-Linie im wesentlichen beendet und dann vornehmlich die Fulda-Sinn-Kinzig-Linie geprüft. Der im Frühjahr 1924 erfolgte Abschluß der Arbeiten ist unseren Mitgliedern durch die ausführlichen Berichte in der „Weser" bereits bekannt gegeben. Es steht zu hoffen, daß die wichtigsten Strecken, deren Wirtschaftlichkeit durch den Kraftgewinn gesichert ist, bald der Verwirklichung entgegengeführt werden. Das Gleiche hoffen wir auch von der Wiederaufnahme der bereits von Preußen beschlossenen „Umkanalisierung" der unteren Fulda von Kassel bis Hann.-Münden. Die sehr günstigen Ergebnisse der Untersuchungen über den Ausbau der Weser lassen im Interesse des Kraftgewinns wie der Schiffahrt die Kanalisierung wenigstens einer ersten Strecke erwarten. Verhandlungen schweben.

Schiffahrt.

Da der Hauptverkehr seit dem Kriege vom Ruhrgebiet über Minden zur Unterweser und umgekehrt ging, bedeutete die Ruhrbesetzung auch für die Weserschiffahrt den schwersten Eingriff. Vorübergehend konnten die unbenutzten Kähne, sofern sie nicht im Ruhrgebiet festgehalten waren, im Verkehr mit der Oberweser beschäftigt werden. Doch ging leider auch dieser Verkehr bald wieder zurück. Erst 1924 hat wieder eine wesentliche Belebung in allen Richtungen gebracht.

Statistik.

Seit dem Herbst 1923 bearbeiten wir systematisch die Statistik des Weserverkehrs. Wir geben bisher wöchentlich und monatlich über den See-, Fluß- und Binnenschiffahrtsverkehr in den Unterweser-Seehäfen Bremen, Bremerhaven, Brake, Nordenham und Geestemünde sowie in Oldenburg und über den Binnenschiffsverkehr durch die Schleuse Bremen/Hemelingen statistische Berichte an eine große Zahl von Zeitungen und Zeitschriften in zahlreichen verschiedenen Formen je nach den Bedürfnissen und Wünschen der Presse. Auch über den Mindener Verkehr haben wir wiederholt berichtet. Unsere statistische Tätigkeit und Veröffentlichung soll auf alle wichtigen Weserhäfen und Kassel ausgedehnt werden. Unsere Veröffentlichungen enthalten den Schiffs- und Güterverkehr. Auch über den Eisenbahnverkehr haben wir gelegentlich berichtet. Der Eisenbahnverkehr in den größeren Hafenplätzen soll nach Möglichkeit in unseren statistischen Arbeitsbereich einbezogen werden.

Eisenbahn-, Fremdenverkehr und Wassersport.

Fortlaufend haben wir auch diesen Fragen in der „Weser" Abschnitte gewidmet. Der beabsichtigte Ausbau unserer Tätigkeit auf diesen Gebieten konnte infolge der Verhältnisse von 1923 noch nicht in dem gewünschten Maße durchgeführt werden. Die Tagesordnung der Mitglieder-Versammlung von 1924 zeigt aber durch die Behandlung der Eisenbahn- und Umschlagsfragen bereits einen Fortschritt.

Hinsichtlich des Fremdenverkehrs und seiner Förderung durch den Weserbund mußte im wesentlichen die Rückkehr normaler Verhältnisse abgewartet werden. Wir hoffen, gemeinsam mit den zuständigen Organisationen eine größere Tätigkeit auch auf diesem Gebiete in Kürze aufnehmen zu können.

Dieser Geschäftsbericht wurde auf der Tagung des Weserbundes am 18. 9. 24. in Hameln, über die die Zeitschrift für Binnenschiffahrt bereits kurz berichtet hat, verlesen und genehmigt. Im Anschluß daran führte Herr Ministerialrat Weidner, als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, über die Weserkanalisierung folgendes aus:

Der von der Wasserstraßen-Direktion Hannover auf Veranlassung des Verkehrsministeriums ausgestellte allgemeine Kanalisierungs-Entwurf sieht die Vorrichtungen von 6 neuen Staustufen neben den beiden bereits vorhandenen bei Döverden und Hemelingen vor. Die Lage der Staustufen ist so vorgesehen, daß die Eingriffe in die landeskulturellen Verhältnisse möglichst gering, Stauschäden tunlichst vermieden werden. Dieses Bestreben, Schaden zu vermeiden, führte dazu, daß an der ersten unter halb Döverden vorgesehenen neuen Staustufe bei Eissel eine Kraftausnutzung nicht möglich ist, während an den

5 anderen neuen Staustufen bei Petershagen, Schlüsselburg, Landesbergen. Drakenburg oberhalb Döverden und Horsted unterhalb Döverden Elektrizität erzeugt werden kann.

Die Gesamtkraftausbeute beträgt nach dem Entwurf rund 150 Millionen K/W.St., deren Wert den größeren Teil der Baukosten der Weserkanalisierung einschließlich der Verzinsung während der Bauzeit wird decken können.

Inzwischen hat eine weitere Durcharbeitung des Entwurfes ergeben, daß es möglich sein wird, die beiden Staustufen Eissel und Horstedt in eine einzige nahe bei Langwedel zusammenzufassen und damit die Kraftausnutzung in sämtlichen neuen Staustufen sicherzustellen. Auf Grund des Entwurfes der Wasserstraßen-Direktion Hannover ist das Reich mit den beteiligten Ländern wegen Durchführung der Weserkanalisierung in Verbindung getreten. In der im vorigen Jahre gepflogenen Verhandlung ist eine Uebereinstimmung dahin erzielt worden, daß die Weserkanalisierung dringend notwendig und bald durchzuführen ist. Zur Prüfung der Frage der technischen Durchführbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Finanzierungsmöglichkeit des Unternehmens wurde ein Ausschuß aus Vertretern des Reiches und der Länder gebildet.

Es ist zu hoffen, daß die aus den bisherigen Ausschußberatungen noch übrig gebliebenen Differenzpunkte bald einer Klärung zugeführt werden und daß es möglich sein wird, in Bälde an die Finanzierung der Weserkanalisierung heranzutreten. In Aussicht genommen ist Durchführung des Unternehmens als Ganzes. Mit dem etappenweisen Ausbau, beginnend mit der ergiebigsten Baustufe, würde der Schiffahrt nicht gedient sein.

Ministerialrat Weidner schloß mit dem Wunsche, daß, falls das Reich an die Interessenten mit der Bitte um Mitarbeit herantreten sollte, seitens der Interessenten doch alles geschehen müßte, um das große Werk zustande zu bringen.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg.

Besuch des Oberpräsidenten der Rheinprovinz beim Verein. Am 21. und 22. Oktober unternahm der kürzlich zurückgekehrte Oberpräsident der Rheinprovinz, Herr Dr. Fuchs, als Chef der Rheinstrombauverwaltung in Begleitung des Herrn Rheinstrombaudirektor Langen und des Regierungspräsidenten in Düsseldorf, Herrn Bergemann, eine Besichtigungsfahrt auf dem Niederrhein, um sich über die Strom- und Schiffahrtsverhältnisse zu unterrichten. Nach einer Fahrt von Köln bis Duisburg gemeinsam mit dem Vorstand des Vereins, der dabei Gelegenheit hatte, die wirtschaftliche Lage und die Wünsche der Rheinschiffahrt eingehend darzulegen, folgte er einer Einladung in das Verwaltungsgebäude, Haus Rhein, wo der Vorsitzende des Vereins, Herr Generaldirektor Welker, in Gegenwart des Vorstandes und Ausschusses ihn herzlich willkommen hieß. Der Oberpräsident erklärte in seiner Antwort auf die Begrüßungsansprache seine Bereitwilligkeit, der Rheinschiffahrt und dem Hafenumschlagswesen, soweit es in seinen Kräften stehe, zu helfen. Anschließend daran fand in der Tonhalle ein Abendessen statt. Am 22. 10. folgte, ebenfalls in Begleitung einiger Herren des Vorstandes und Ausschusses des Vereins, eine Fahrt durch die Duisburger Häfen und zur Rheinwerft Walsum der Gutehoffnungshütte, die eingehend unter sachkundiger Führung besichtigt wurde und das lebhafteste Interesse der Besucher erweckte.

Schiffahrtssitzung der rheinischen Handelskammern. Auf Einladung des Vereins traten am 30. Oktober d. J. in Köln unter Vorsitz des Hrn. Gen.-Dir. Welker die Vertreter der deutschen Handelskammern des gesamten Rheinstromgebietes zur Beratung über die wichtigen schwebenden Fragen des Rheinschiffahrts- und Hafenwesens zusammen. Zu den Beratungsgegenständen berichteten verschiedene Handelskammervertreter vom Ober-, Mittel- und Niederrhein; ergänzende Ausführungen dazu machte jeweils das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Vereins, Dr. Schmitz-Duisburg.

Die Versammlung befaßte sich zunächst mit einem Bericht von Syndikus Flach (Handelskammer Frankfurt a. M.) über die notwendige weitere Ermäßigung der Mainschiffahrtsabgaben, deren Bearbeitung im Reichsverkehrsministerium nur schleppend vonstatten geht, und nahm eine entsprechende Entschließung an. Zur Frage der Ablenkung des Verkehrs vom Rhein wurde nach Bericht des Oberbürgermeisters Dr. Most-Duisburg folgende Entschließung angenommen:

„Die mit dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen zu einer Sitzung zusammengetretenen Handelskammern des Rheinstromgebietes nehmen Bezug auf die in früheren Verhandlungen seitens der maßgebenden Reichsstelle gegebene Zusicherung, daß bei den Einfuhrtransporten der Reichsgetreidestelle ohne Rücksicht auf den früher ausgestellten Schlüssel keine grundsätzliche Bevorzugung der deutschen Nordseehäfen gegenüber dem deutschen Rheinstrom erfolgen, sondern vielmehr der jeweils wirtschaftlichste Weg gewählt werden soll. Die neuerliche Inanspruchnahme lediglich der deutschen Nordseehäfen erfüllt die Versammlung mit Besorgnis. Sie spricht die bestimmte Erwartung aus, daß, soweit die Reichsgetreidstelle noch Getreideeinfuhrtransporte vorzunehmen hat, die seinerzeit gegebene Zusicherung auf alle Fälle gehalten wird."

Besonderes Interesse brachten die Handelskammervertreter der Frage der Wasserumschlagstarife entgegen, die, obwohl seit mehreren Jahren allgemein gefordert, immer noch nicht in wesentlichem Umfang seitens der Reichsbahn eingeführt sind. Nach einem Bericht des Dir. Reinhard-Mannheim über die Schaffung von Ausgleichstarifen gegenüber den bestehenden Seehafenausnahmetarifen, sowie nach einem Bericht des Direktors Tillich-Mülheim (Ruhr) über den Wasserumschlagstarif für Kohle wurden Entschließungen angenommen, die Reichsverkehrsministerium und Reichsbahnverwaltung dringend um die beschleunigte Einführung der beantragten Wasserumschlagstarife, sowie um die Erweiterung des Ausnahmetarifs 6u für Kohle bitten.

Die Frage der Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung fand nur eine formelle Erledigung, insofern die Handelskammern beschlossen, auf Einladung der Kölner Kammer Mitte Dezember zu einer besonderen Beratung über diese Frage zusammenzutreten.

Lebhafte Zustimmung fand der Vorschlag des Berichterstatters Dr. Werner-Duisburg, daß die Kammern sich einzeln, sowie der Industrie und Handelstag für die Gesamtheit der deutschen Kaufmannschaft an die zuständigen Ministerien wegen Abschaffung des Paßzwanges und Einleitung diplomatischer Verhandlungen mit dem Auslande wegen der gleichen Maßnahme in Verbindung setzen möchten. Amtsgerichtsrat Krüger-Köln berichtete alsdann über internationale Rechtsfragen des Rheinverkehrs, und zwar über die eingeleitete Revision der Rheinakte, die Bestrebungen auf Vereinheitlichung des privaten Binnenschiffahrtsrechts und behandelte am Schluß seines Referats den Entwurf eines für das Rheingebiet geplanten Flaggenrechts, demgegenüber er sich unter Zustimmung der Versammlung ablehnend aussprach. Endlich trafen die

Handelskammern eine formelle Vereinbarung mit dem Verein über das Verfahren bei den Personalvorschlägen für die Wasserstraßenbeiräte, die in Kraft treten sollen, sobald die z. Zt. noch dem Reichsrat vorliegende Verordnung Gesetz geworden ist.

In der mehrstündigen Verhandlung wurde unter allseitiger lebhafter Anteilnahme an der Beratung die Uebereinstimmung der Auffassungen zwischen den Handelskammern unter sich wie mit dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen festgestellt und die eingeführte Art der Zusammenarbeit auf diesem Gebiete als vorbildlich bezeichnet. Syndikus Meesmann (Handelskammer Mainz) sprach dem Verein den Dank der Anwesenden für die Veranstaltung der Sitzung, sowie für die Unterrichtung der Kammern aus.

Nach der Sitzung wurde der technisch und wissenschaftlich interessante Film über die Braunkohle auf Einladung der Vereinigungsgesellschaft rheinischer Braunkohlenbergwerke vorgeführt.

Die nächste Sitzung ist für das Frühjahr nächsten Jahres geplant.

Schiffahrtskontrolle Emmerich. Der deutsche Delegierte bei der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission hat mitgeteilt, daß gemäß Vereinbarung mit der C. I. N. C. Belg. Mission, die Dienststelle des Unterdelegierten für Schiffahrtsangelegenheiten in Emmerich ihre Tätigkeit am 15. Okt. wieder voll aufnimmt und der Centre de contrôle in Emmerich von genanntem Tage ab die Ausfertigung von „Ausgangsfeststellungen" einstellt. Die Kontrolle der Ein- und Ausfahrt deutschen Schiffsraums in bezw. aus dem besetzten Gebiet liegt vom 15. Okt. ab dem Unterdelegierten für Schiffahrtsangelegenheiten in Emmerich ob, der lediglich Buch darüber führt, ohne die Ausstellung irgendwelcher Formulare zu verlangen oder den Schiffern auszuhändigen.

Gemäß Verordnung 17 Anhang III § B 1 a hat der Unterdelegierte dem Centre de contrôle in Emmerich täglich eine Liste der aus- und eingefahrenen deutschen Fahrzeuge zu übergeben, auf Grund der die C. I. N. C. eine Kontrolle ausübt, ob die ausgefahrenen deutschen Fahrzeuge wieder in das besetzte Gebiet zurückkehren.

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 10. Nov. Der bei Beginn der Berichtszeit eingetretene Wasserwuchs war nur unbedeutend und reichte nicht aus, den in und oberhalb Breslau festliegenden voll beladenen Talfahrzeugen die Weiterfahrt zu ermöglichen. Die Kähne waren gezwungen, weiter abzuleichtern oder liegen zu bleiben. Die Wasserwelle war nur kurz, bereits am 16. 10. mußte die Tauchtiefe ab Breslau wieder auf 1.28 m und am 21. 10. sogar auf 1,18 Meter herabgesetzt werden. Die Beschäftigung in Stettin ist nur schwach, die Nachfrage nach Kahnraum in Hamburg sehr groß, sodaß die Kahnmieten weiter bis 30 Pfg. per 100 kg gestiegen sind. Der Frachtenausschuß für die Oder hat in seiner Sitzung am 25. 10. die Kohlengrundfracht Kosel/Hafen—Berlin/Oberspree auf 6,10 Mk. je Tonne für alle Abfertigungen ab 1. November festgesetzt.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 12. Nov. Für die Berichtszeit ist der Beschäftigungsgrad der Schiffahrt auf den märkischen Wasserstraßen im allgemeinen als gut zu beurteilen. Der Elbeverkehr hat sich in den letzten 4 Wochen gehoben, was vor allem auf größere Mehl- und Getreidetransporte zurückzuführen ist. Der Wasserstand der Elbe kann als günstig bezeichnet werden, während er auf der Oder sehr viel zu wünschen übrig ließ. Zu Anfang November machte sich zwar eine leichte Besserung bemerkbar, leider gelang es aber nicht, die ca. 400—500 Fahrzeuge, die auf der Oder festlagen, weiterzubringen. Lediglich 150—200 Kähne konnten die Transporte aufnehmen. Infolge des Kleinwassers gehen der Oderschiffahrt große Zuckertransporte verloren, die Fahrzeuge können zum Teil nur zur Hälfte beladen werden. Die Tauchtiefe betrug zeitweise nur 1,20 m. Es wird befürchtet, daß der Wasserstand noch weiter zurückgeht. Im übrigen haben die Transporte sehr häufig stark unter Nebel zu leiden, wodurch nicht unbedeutende Transportverzögerungen eintreten.

Elbe.

Hamburg, 5. Nov. Der bereits in unserem letzten Bericht hervorgehobene Mangel an Kahnraum in Hamburg hat sich im verflossenen Monat verschärft und lähmte zeitweise das Verfrachtungsgeschäft. Die Zufuhren in Getreide, Kohlen, Phosphaten, Erzen und anderen Massenartikeln waren andauernd recht beträchtlich; die Schiffahrtsgesellschaften konnten vorübergehend die Nachfrage nach Kahnraum nicht befriedigen, sodaß, insbesondere in den letzten Tagen des Monates, für verschiedene Dampferladungen der Bahnweg gewählt werden mußte. Infolge der Raumknappheit, die übrigens durch den sinkenden Wasserstand noch gefördert wurde — sowohl die Pegelstände in Magdeburg wie in Dresden sind unkontraktlich, es müssen bei Kontrakten, je nach Vereinbarung, entweder Kleinwasserzuschläge oder Tagesfrachten bezahlt werden —, sind die Frachten gewaltig in die Höhe geschnellt, wie am besten aus der Gegenüberstellung der nachstehenden heutigen Frachten gegen die am 1. Oktober bezahlten Frachten von 30 Gpfg. Magdeburg, 55 Gpfg. Riesa, 75 Gpfg. Laube/Tetschen ersichtlich ist. Die Frachtenhausse hat sich nicht nur auf die Elbe beschränkt, sondern naturgemäß auch auf die anderen Stromgebiete Spree, Havel, Oder, Saale übergegriffen. Erfreulicherweise ist in der Lohnbewegung der Hafenarbeiter ein Einigungsvorschlag dahinlautend, daß der Tagelohn vom 1. November bis 31. Dez. 1924 um ca. 7% erhöht wird, angenommen, sodaß die Streikgefahr im hiesigen Hafen beseitigt ist. Die Frachten stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt: nach Magdeburg 70, Schönebeck 71, Barby 72, Aken 73, Wallwitzhafen 74, Kleinwittenberg 82, Torgau 90, Riesa 100, Dresden 103, Laube/Tetschen 125, Aussig 132, Halle 120, Berlin (Kohlen) 62, Berlin (Getreide) 75, Breslau (schw. Futtermittel) 85/90, Breslau (Schwergetreide) 95/100 Goldpfennige für 100 kg, alle Raten exkl. Bugsierlöhne.

Magdeburg, 5. Nov. I. Unterelbe (Hamburg). Nach Monaten, die der Elbeschiffahrt zum Teil erhebliche Verluste gebracht haben, ist im Berichtsmonat eine leichte Besserung eingetreten. Eine Belebung des Importgeschäftes, wie sie im Herbste regelmäßig zu verzeichnen ist, brauchte die vorhandenen freien Schiffsräume schnell auf. Die Frachten blieben daher im ersten

Drittel des Monats Oktober beständig. Im zweiten Drittel des Monats Oktober war bei einer Verringerung der freien Schiffsräume das Güterangebot zurückgehend; infolgedessen trat eine geringere Verschlechterung der Frachten ein. Das dritte Drittel des Monats Oktober brachte wieder eine Belebung des Importgeschäftes und zeitweise sehr stark in Erscheinung tretende Raumknappheit. Dementsprechend trat eine Befestigung der Frachten wieder ein. Der Wasserstand der Elbe war Anfang Oktober 127 cm unter 0 am Dresdener Pegel, hielt sich bis Mitte Oktober in gleicher Höhe, am 16. Oktober zeigte er 152 cm unter 0 und war im weiteren Verlaufe ein weiteres leichtes Fallen des Wassers festzustellen. An Massengütern kamen in der Hauptsache Mehl, Getreide, Jute, Bauxit, Salpeter, Schwefelkies, Bleierz nach Sachsen und der Tschoslowakei zur Verladung. Die Zuckerabldungen haben begonnen und nehmen erheblich Schiffsraum in Anspruch. Es steht daher zu erwarten, daß die Frachten sich auf der nunmehrigen Höhe einstweilen halten werden.

II. Die Mittelelbe hatte während des Monats Oktober wiederum unter fortgesetztem Mangel an Kahnraum zu leiden. Dieser Mangel an Kahnraum ist aber keineswegs auf besonders günstige Geschäftslage zurückzuführen, sondern im Gegenteil lediglich dem fast völligen Fehlen der Bergtransporte von Hamburg nach der Mittelelbe zuzuschreiben, weil infolge der mangelnden Berggüter Fahrzeuge, die zur Talverladung wieder Verwendung finden, nicht herankommen. Die früher sehr erheblichen Abladungen von Salpeter, Phosphaten und Getreide, die sonst das Geschäft an der Mittelelbe belebt und Kahnraum für die Taltransporte herangebracht hatten, fehlen noch so gut wie völlig. Für die Talverladungen mußte daher der erforderliche Kahnraum in erheblichem Umfange leer herangeschleppt werden. Diese Leerbewegungen mindern die Rentabilität des Schiffahrtsbetriebes erheblich herab. Kali- und Salztranporte talwärts wurden, insoweit Kahnraum zur Verfügung stand, ausgeführt. Die Zucker-Campagne, die in vollem Umfange eingesetzt hat, absorbiert weiterhin einen nicht unwesentlichen Teil des überhaupt zur Verfügung stehenden Kahnraumes. Die Frachten mußten zu Anfang des Monats erhöht werden, um Leerraum nach der Mittelelbe heranzuziehen. Die Wasserstände waren zunehmend ungünstig. Der Magdeburger Pegel fiel während des Berichtsmonats von 135 auf 75 cm. Das Stückgutgeschäft hielt sich in geringen Grenzen. Bergwärts wurden die Salzverladungen von der Mittelelbe nach Böhmen fortgesetzt, außerdem kamen größere Mengen von Chlorkalium zur Verladung nach Aussig. Zuckertransporte bergwärts setzten wieder etwas lebhafter ein. Getreidetransporte fanden nur in ganz geringem Umfange statt.

III. Oberelbe. Der Verkehr an den sächsischen Umschlagsplätzen nahm einen gewissen Aufschwung. Unter den eingegangenen Gütern sind hauptsächlich Roheisen und Bauxit zu nennen. Bei den talwärts versandten Gütern handelt es sich überwiegend um Papier und Pappe. Das böhmische Geschäft wird durch die Zuckerverschiffungen beherrscht, die jetzt begonnen haben. Außerdem gelangten zur Ausfuhr: Porzellan, Glas, Glaswaren, Flaschen, Papier, Chemikalien, Stahl, Holzstoffwaren, Eisen roh und Bleche, sowie diverse Stückgüter.

Obwohl zurzeit eine gewisse Besserung der Schiffsfrachten unverkennbar ist, so kann von einer dauernden Hebung der Elbeschiffahrt nicht gesprochen werden. Der fehlende Ausgleich in dem Umlauf des Schiffsraumes macht fortgesetzt Leerbewegungen erforderlich. Dieselben wirken günstigen Betriebsergebnissen naturgemäß entgegen. Außerdem leidet die Elbeschiffahrt nach wie vor unter dem fortdauernden Wettbewerb der Eisenbahn. Durch die Seehäfen- und Durchfuhrausnahmetarife und die hohe Belastung der nahen Entfernungen werden der Schiffahrt ständig große Gütermengen entzogen. Inwieweit der Uebergang der Reichsbahn auf die Reichsbahngesellschaft eine Aenderung der Haltung in der Frage der Binnenumschlagstarife mit sich bringen wird, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen. Eine wirklich fortdauernde Belebung des Elbeschiffahrtsverkehrs läßt sich aber nur durch die Einführung der Binnenumschlagstarife erhoffen. Da auch die Lage der Exportindustrie die Schaffung von billigen Zufuhrstraßen von und nach dem Weltmarkt unbedingt erforderlich macht, so liegt bei der Schaffung der Binnenumschlagstarife zweifellos ein volkswirtschaftliches Interesse vor und es muß der Erwartung Ausdruck gegeben werden, daß die Reichsregierung von ihrem Antragsrecht gegenüber der Reichsbahngesellschaft Gebrauch macht und die alsbaldige Einführung von Binnenumschlagstarifen verlangen wird.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 7. Nov. Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen war auch im Monat Oktober lebhaft, sodaß der Kahnraum voll beschäftigt war. Besonders in der Talfahrt nach Emden war die Beschäftigung gut, während die Erztransporte dadurch etwas nachließen, daß die Erzdampfer unregelmäßig ankamen, wodurch zeitweise Liegetage in Emden entstanden. In der Hannoverfahrt ist die Nachfrage nach Kahnraum gegen den Vormonat etwas zurückgegangen. Die Verladung an den Zechenhäfen erfolgte prompt. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete normal. Die Beschäftigung der Umschlagseinrichtungen im Dortmunder Hafen waren dem Verkehr entsprechend lebhaft. Im Monat Oktober sind in Emden angekommen ca. 150 000 t Erz. Ausgehend wurden verladen rund 75 000 t Kohlen und Koks und 4000 t Eisen und Schrott. An Leerraum gingen rund 44 000 Registertonnen ein und 53 000 aus.

Hafen Wanne. Im Monat Oktober wurden im Westhafen insgesamt 186 950 t umgeschlagen gegen 198 190 t im Vormonat. Der kleine Bahnverkehr einschl. Zechenanschluß, Zu- und Abfuhr über die Regiebahn betrug 226 346 t.

Hafen Dortmund. In der Zeit vom 1. bis 31. Oktober sind 231 beladene und 12 leere Schiffe eingelaufen mit insgesamt 207 747 t Ladung, davon 192 987 t Erz. Abgegangen sind im Monat Oktober 110 beladene und 294 leere Schiffe, mit insgesamt 58 708 t, davon 47 888 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat Oktober betrug 266 455 t. In der Zeit vom 1. 1. 1924 bis 31. 10. 1924 wurden insgesamt 1 630 864 t umgeschlagen.

Hafen Hannover. Im Monat Oktober sind in den hannoverschen Häfen eingegangen insgesamt 147 Kähne mit 66 825 Tonnen Ladung, davon 62 596 Tonnen Ruhrkohle. Ausgegangen sind 153 Kähne mit 61 900 Tonnen Ladung, in der Hauptsache Erz, Kali, Salz und Rohzucker. Die Ammoniaktransporte der vorangegangenen Monate sind fortgefallen. Dafür traten im Monat Oktober Rohzuckerverladungen ein, die sich voraussichtlich noch auf die Monate November und Dezember ausdehnen werden.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Regensburg, 8. Nov. Der Wasserstand auf der Donau war auch im Monat Oktober noch gut, nur gegen Monatsende machte sich das langsame, jedoch ständige Zurückgehen des Wasserstandes bemerkbar, sodaß in Passau verschiedentliche Leichterungen der nach Regensburg durchfahrenden Schiffe vorgenommen werden mußten. Infolge der regnerischen Witterung der letzten Tage hat jedoch das Wasser erheblich zugenommen und teilweise die Ufer überflutet. Gegenwärtig ist jedoch das Wasser

bereits wieder im Zurückgehen begriffen, sodaß die Schiffahrt nicht weiter behindert ist. Der Talverkehr war auch im vergangenen Monat wieder mäßig und konnten die regelmäßig abfahrenden Schiffe nicht immer voll ausgeladen werden. Zu Berg kamen in der Hauptsache wieder komplette Schiffsladungen Holz aller Art, Petroleum und Benzin, Getreide, sowie Mühlenerzeugnisse an.

Frankfurt a. M., 7. Nov. Die Besserung der wirtschaftlichen Lage hat sich auf die Schiffahrt besonders ausgewirkt. Dazu kommt, daß infolge des dauernd günstigen Wasserstandes selbst die größten Kähne mainaufwärts verkehren konnten. Das wachsende Zutrauen des Auslandes zur deutschen Wirtschaft bringt es mit sich, daß durch Gewährung von Auslandskrediten wieder größere Getreidepartien hier gelöscht werden konnten. Die Umschlagsvorrichtungen waren durchweg gut beschäftigt. Der Schiffsverkehr hat sich wie folgt gestaltet: Westhafen. Angekommen: 129 Fahrzeuge mit 35 238 Tonnen Ladung. Abgegangen: 53 Fahrzeuge mit 15 071 t Ladung. Osthafen. Angekommen: 197 Fahrzeuge mit 112 012 t Ladung. Abgegangen: 28 Fahrzeuge mit 7129 t Ladung. Der Gesamtverkehr der Frankfurter Häfen war im Monat Oktober wie folgt: Ankunft: 326 Fahrzeuge mit 147 250 t Ladung. Abgang: 81 Fahrzeuge mit 22 200 t Ladung. Zusammen 407 Fahrzeuge mit 169 450 t Ladung.

Rhein.

Bericht über die Betriebslage der Rheinschiffahrt im Oktober 1924.

Durch den zu Monatsmitte herrschenden tagelangen und fast auf der ganzen Rheinstrecke auftretenden dichten Nebel waren starke Strömungen im Schiffahrtsbetrieb vorübergehend nicht zu vermeiden. Infolge der gleichmäßig guten Kohlenzufuhr in den letzten Wochen war der Kohlenumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen sehr lebhaft. Die Kohlenverladungen nach Kehl und Straßburg ließen allerdings im Laufe des Monats erheblich nach, dagegen haben die Kohlenverladungen nach Rotterdam und den belgischen Häfen Antwerpen und Gent eine starke Steigerung erfahren. Das Abflauen des Versandes in der letzten Woche ist auf den eingetretenen Wagenmangel zurückzuführen, der ja bekanntlich alljährlich um diese Zeit eintritt und von dem in erster Linie die Umschlagshäfen betroffen werden.

Durch die am 1. Oktober erfolgte Wiederherstellung der Verwaltungshoheit der deutschen Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen und die damit verbundene Freigabe dieser Häfen durch die Besatzung sind die Verhältnisse in den Häfen wieder geregelter geworden. Die Verladungen vollzogen sich wesentlich glatter und schneller als vordem, dank einer besseren Verteilung der anrollenden Mengen auf die in Betrieb befindlichen Kipper und sonstigen Verladestellen.

Der wasserreiche Sommer hatte den Eintritt der Herbst-Kleinwasserperiode hinausgeschoben. Infolge der letzthin vielfach trockeneren Witterung ging der Wasserstand ziemlich schnell zurück und erreichte am 28. Oktober mit 1,62 m Kauber Pegel seinen bisher tiefsten Stand. Die Abladetiefe der Schiffe mußte deshalb teilweise bis auf ⅔ des Kahnraumes eingeschränkt werden. Auch mußten verschiedentlich Leichterungen im Gebirge vorgenommen werden. Das regnerische Wetter der letzten Tage brachte indes wieder ein Steigen des Wassers. Der Kauber Pegel verzeichnete am 31. Oktober 1,88 m.

Infolge der mehrtägigen Nebel und vor allem des sinkenden Wasserstandes zeigte der Frachtenmarkt ein günstiges Bild.

Schon von Anfang des Monats ab machte sich eine langsam steigende Tendenz der Frachten geltend. Nach dem Oberrhein wurde gegen Ende des Monats eine Fracht bis zu M. 1,80 je t Ladung bezahlt. Die Schiffsmiete erreichte am 18. Oktober ihren Höchststand mit 12 Pfennig je Tag und Tonne. Sie konnte sich auch bei weiter fallendem Wasser auf etwa 10—11 Pfg. behaupten. Die Talfrachten nach Rotterdam haben ebenfalls angezogen. Sie haben sich in den letzten Wochen für Kohlenverladungen auf einen durchschnittlichen Stand von 1,30—1,40 Gulden, stellenweise sogar 1,50 Gulden, bei freiem Schleppen bewegt. Im allgemeinen wurde in der Verfrachtung stark zurückgehalten, weil die Kosten durch die zu hohen Tagessätze ziemlich stark anwuchsen. Auch in Rotterdam zeigte sich dieselbe Zurückhaltung, sodaß dort verhältnismäßig wenig Verladungen vorgenommen wurden.

Auch der Schlepplohn nach Mannheim hatte bei dem Nebel stark angezogen. Innerhalb 4 Tagen (in der Zeit vom 13. bis 17. Oktober) schnellte er von M. 1,10 bis auf M. 2,20 empor, um bei Aufhören der Nebelperiode ebenso schnell wieder auf den alten verlustbringenden Stand von M. 1,10 herabzusinken.

Das Hafenspeditions- und Umschlagsgeschäft in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hat immer noch nicht den dringend nötigen Aufschwung nehmen können. Nur einzelne Anlagen waren zeitweilig stärker mit dem Umschlag von Kohlen beschäftigt. Im allgemeinen befinden sich aber die Krananlagen zum größten Teil noch ohne ausreichende Beschäftigung. In den letzten Wochen ist sogar noch ein weiterer Rückgang der an den Kranen umgeschlagenen Mengen zu verzeichnen. Der Getreideumschlag im Duisburger Hafen hat sich seit Anfang des Monats zwar gehoben, doch wird mit einer Gewinnmöglichkeit der Umschlagseinrichtungen nicht gerechnet.

Durch den Wegfall der Binnenzollinie und den Uebergang der Zollverwaltung in die deutsche Hand sind zwar Erleichterungen für die Beteiligten eingetreten. Zu einer Hebung des Verkehrs ist es indes im Hinblick auf den allgemeinen Tiefstand der Wirtschaft bislang noch nicht gekommen.

Die Hafenarbeiter der Duisburg-Ruhrorter Häfen haben eine 30prozentige Lohnerhöhung beantragt. Die Verhandlungen darüber sind noch nicht abgeschlossen. Auch die Binnenschiffer verlangen eine Lohnerhöhung von 20 %. Schlichtungsverhandlungen mit dem Reichsarbeitsministerium sind im Gange.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Steuerfragen.

Steuerabzug vom Arbeitslohn, 6. Sammelerlaß, und Vorauszahlungen auf die Einkommensteuer. Wir erhalten folgendes Rundschreiben des Herrn Reichsfinanzministers an die Landesfinanzämter:

1. Versicherungsbeiträge als Teil des Arbeitslohns.

Einem Verband habe ich folgenden Bescheid erteilt: „Nach Artikel I § 5 der 2. St. N. V. O. sind bei den

Vorauszahlungen auf die Einkommensteuer und Körperschaftssteuer von den Betriebseinnahmen lediglich die Lohn- und Gehaltsaufwendungen des Betriebs abzuziehen, soweit diese Aufwendungen dem Steuerabzug vom Arbeitslohn unterliegen. Die Anteile des Arbeitgebers an der Kranken- und Invalidenversicherung gehören nicht zum Arbeitslohn, da sie auf einer besonderen öffentlich-rechtlichen Leistungsverpflichtung des Arbeitgebers beruhen. Sie dürfen daher bei den Vorauszahlungen auch nicht von den Betriebseinnahmen abgezogen werden."

Ich bemerke hierzu, daß der Anteil des Arbeit n e h m e r s an den Sozialversicherungsbeiträgen zum Arbeitslohn gehört und daher der Berechnung des einzubehaltenden Steuerbetrags mit zugrunde zu legen ist.

3. Zulassung erhöhter Werbungskosten.

a) Behandlung der Papiermarkbeträge des § 13 E. St. G.

Durch den steuerfreien Lohnbetrag werden nach Artikel I § 17 Abs. 1 der 2. St. N. V. O. die nach § 13. Abs. 1 Nr. 1 bis 7, § 59 E. St. G. zulässigen Abzüge abgegolten. Die im § 13 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 5a E. St. G. vorgesehenen Grenzen sind Papiermarkbeträge; eine Umstellung der Beträge auf Goldmark ist nicht erfolgt. Damit sind diese Abzüge zur Zeit ohne praktische Bedeutung. Sie können daher bei einer Erhöhung des steuerfreien Lohnbetrags nicht berücksichtigt werden. Inwieweit ein Ausgleich bei der Veranlagung für 1924 zulässig ist, muß den hierüber zu erlassenden Vorschriften vorbehalten bleiben.

b) Bei Kriegsbeschädigten.

Einem Verband habe ich folgenden Bescheid erteilt:

„Nach meinem Runderlaß vom 7. April 1923 — III C [1] 4242 — in Verbindung mit dem Erlaß vom 20. Dezember 1923 — III C 15 000 — wird erwerbstätigen Kriegsbeschädigten, soweit sie Lohnempfänger und mehr als 30 v. H. erwerbsbeschränkt sind, auf Antrag eine Erhöhung des steuerfreien Lohnbetrags nach dem Prozentsatz der Erwerbsbeschränkung zugebilligt. In dem Runderlaß vom 7. April 1923 habe ich ausdrücklich darauf hingewiesen, daß auch den nicht dem Steuerabzug unterliegenden erwerbstätigen Kriegsbeschädigten bei der Veranlagung besondere Werbungskosten mit Rücksicht auf die Kriegsbeschädigung zugebilligt werden können, und mich damit einverstanden erklärt, daß dann unter Berücksichtigung der Besonderheiten des einzelnen Falles nach den für den Steuerabzug geltenden Grundsätzen verfahren wird. Für die Vorauszahlungen auf die Einkommensteuer 1924 ist der Abzug von Werbungskosten bei Landwirten und Gewerbetreibenden grundsätzlich nicht zugelassen. Hier bleibt der Abzug von Werbungskosten an sich der Veranlagung nach Maßgabe des im Laufe des Jahres zu erlassenden Einkommensteuergesetzes vorbehalten. Nur bei den in Artikel I § 7 der 2. St. N. V. O. bezeichneten Einkünften dürfen schon bei der Berechnung der Vorauszahlungen von den Bruttoeinnahmen Werbungskosten abgesetzt werden. Es können also auch nur in diesen Fällen bei der Berechnung der Vorauszahlungen besondere Werbungskosten mit Rücksicht auf eine Kriegsbeschädigung geltend gemacht werden. Um jedoch den Kriegsbeschädigten, soweit sie Landwirte oder Gewerbetreibende und mehr als 30 v. H. erwerbsbeschränkt sind, nach Möglichkeit entgegenzukommen, will ich mich damit einverstanden erklären, daß auch diesen Personen ebenso wie den Angehörigen freier Berufe bei den Vorauszahlungen ein von dem Finanzamt festzusetzender Teilbetrag gestundet wird, wenn die Erhebung der Vorauszahlungen in voller Höhe mit Rücksicht auf die durch die Kriegsbeschädigung entstehenden Mehraufwendungen eine unbillige Härte bedeuten würde."

4. Ausgewiesene Beamte.

Einem Verband habe ich folgenden Bescheid erteilt:

„Die Verhältnisse der ausgewiesenen Beamten können nicht einheitlich beurteilt werden. Während ein Teil von ihnen sich, was ich nicht verkenne, immer noch in einer Notlage befindet, ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in anderen Fällen nicht oder doch nicht wesentlich beeinträchtigt. Bei dieser Sachlage können, wenn Ungerechtigkeiten vermieden werden sollen, steuerliche Erleichterungen nur auf Grund einer Prüfung des einzelnen Falles gewährt werden. Ein Entgegenkommen ist bei den Vorauszahlungen regelmäßig nur auf Grund des § 105 Abs. 2 A. O. möglich. Hiernach können Zahlungen von Steuern gestundet werden, wenn ihre Einziehung mit erheblichen Härten für den Steuerpflichtigen verbunden wäre und der Anspruch durch die Stundung nicht gefährdet wird. Eine Stundungsbewilligung setzt eine Prüfung des einzelnen Falles unter Würdigung aller Verhältnisse des Steuerpflichtigen voraus. Mit dieser Vorschrift dürfte auch der besonderen Notlage der ausgewiesenen Beamten hinreichend Rechnung getragen sein. Ich bin überzeugt, daß die Finanzämter den ausgewiesenen Beamten im Rahmen dieser Vorschrift alle notwendigen und möglichen Erleichterungen gewähren werden."

5. Vorlage des Steuerbuchs an den Arbeitgeber (§ 33 St. A. D. B.).

Einem Verband habe ich folgenden Bescheid erteilt:

„Der § 33 Abs. 3 Satz 2 St. A. D. B. ist nicht dahin auszulegen, daß der Arbeitslohn um volle 10 v. H. ohne Berücksichtigung des steuerfreien Lohnbetrags und der Ermäßigungen nach dem Familienstand erst dann gekürzt werden darf, wenn der Arbeitnehmer vom Arbeitgeber aufgefordert worden ist, ihm sein Steuerbuch auszuhändigen. Die Voraussetzungen für die Berechnung des Steuerabzugs in dieser Weise liegen vielmehr schon dann vor, wenn der Arbeitnehmer der im § 33 Abs. 1 aufgestellten Verpflichtung zuwiderhandelt. Der § 33 Abs. 3 Satz 2 ist aus § 40 Abs. 2 der alten Durchführungsbestimmungen übernommen und hat dort bereits die gleiche Auslegung erfahren. Eine gesetzliche Verpflichtung des Arbeitgebers, den Arbeitnehmer zur Abgabe des Steuerbuchs aufzufordern, besteht nicht. Tatsächlich wird allerdings der Arbeitgeber den Arbeitnehmer regelmäßig auf seine Verpflichtung hinweisen."

Stundung eines Teiles der staatlichen Steuer vom Grundvermögen. Unter Hinweis auf die Bekanntmachung vom 25. Okt. teilt die Stadtverwaltung Duisburg gemäß einer Verfügung des Finanzministers mit, daß denjenigen Steuerpflichtigen allgemein eine teilweise Stundung der staatlichen Steuer vom Grundvermögen für das laufende Rechnungsjahr gewährt ist, die die staatliche Steuer für die Monate November 1923 bis einschl. März 1924 ganz oder zum Teil gezahlt haben. Berücksichtigt wird aber nur die Hälfte der tatsächlich gezahlten Beträge.

Beispiel: Ein Pflichtiger hatte an staatlicher Grundvermögenssteuer für die Monate November 1923 bis März 1924 monatlich 18 Mark zu zahlen. Da die Zahlung für den Monat November nach dem Goldumrechnungssatz von 300 Milliarden erfolgt ist, so sind gezahlt worden

November 5.40 M.
Dezember — März $4 \times 18 = 72.00$ M.
Insgesamt 77.40 M.

Auf die Hälfte entfallen mithin 38.70 M. Der Steuerzettel für 1924 enthält den Jahresbetrag der staatlichen

Steuer vom Grundvermögen. Von diesem Betrage sind also 38,70 M. vorläufig zinslos gestundet. Ist die staatliche Steuer für 1924 bisher bei Fälligkeit gezahlt worden, so braucht von der bis zum Schluß des Rechnungsjahres noch fällig werdenden Steuer ein Teilbetrag von 38,70 M. vorläufig nicht gezahlt zu werden.

Ausdrücklich wird darauf aufmerksam gemacht, daß es besonderer Stundungsanträge aus diesem Anlaß nicht bedarf, da die Stadtverwaltung die Stundung ohne weiteres vornimmt. Den Steuerpflichtigen ist es aber unbenommen, von der Stundung Gebrauch zu machen oder nicht. Die gestundeten Beträge können von den Zahlstellen erst von Mitte November ab angegeben werden. Bei dieser Gelegenheit wird zur Vermeidung unnötiger Wege wiederholt darauf aufmerksam gemacht, daß bei Ermäßigungen der Grundbesitzabgaben infolge Einspruchs oder aus sonstigem Grunde die Zahlstellen von Amtswegen Nachricht erhalten und die in Abgang gestellten Beträge verrechnen. Daß dies geschehen, kann gelegentlich der nächsten Steuerzahlung festgestellt werden.

Durchführungsbestimmungen über die Herabsetzung der Umsatzsteuer. Den Durchführungsbestimmungen über die Herabsetzung der Umsatzsteuer entspricht es nicht, wenn auf Grund des § 2 dieser Bestimmungen für alle Leistungen aus Verträgen vor dem 25. September 1924, die nach dem 30. September 1924 bewirkt sind, ½ % der Fakturenbeträge sowohl für Inlands- als auch für Exportgeschäfte als Nachlaß gefordert werden. Nach § 1 der Durchführungsbestimmungen ist der Nachlaß von ½ % nur für solche Leistungen zu gewähren, für die der Lieferant selbst nur 2 statt 2½ % Umsatzsteuer zu entrichten hat. Das sind solche Leistungen, für die bei Besteuerung nach dem Entgelt die Vereinnahmung nach dem 30. September 1924 und bei Besteuerung nach der Solleinnahme die Lieferung nach dem 30. September 1924 liegt. Nur in diesen Fällen hat der Abnehmer einen Anspruch auf ½ % Vergütung.

Einreichung der Goldbilanzen und Inventare zu Steuerzwecken. Durch einen Erlaß des Reichsministers der Finanzen III C 4 1510 vom 4. Oktober 1924 wird angeordnet, daß die Finanzämter von der Verhängung von Ordnungsstrafen wegen Nichteinhaltung der Einreichungsfrist, die, wie wir früher schon mitgeteilt haben, für eine Reihe der Pflichtigen mit dem 30. September ablief, und von der Erzwingung der nachträglichen Einreichung vorerst absehen sollen. Die Finanzämter sind ermächtigt, für einzelne Steuerpflichtige auf Antrag die Frist für die Einreichung der Bilanzen und Inventare bis zum 30. November 1924 und in Ausnahmefällen bis zum 31. 12. 24., insbesondere dann zu verlängern, wenn das Gericht die Frist für die Aufstellung der Einreichung der Handels-Goldbilanz bereits bis zum 31. Dezember 1924 verlängert hat.

Eisenbahnfragen.

Die neue Reichsbahngesellschaft. Am 11. Oktober 1924 übernahm die neu errichtete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Betrieb der Reichseisenbahnen. Mit diesem Tage ging die oberste Leitung in vollem Umfange auf die Hauptverwaltung der Gesellschaft über. Bei Zuschriften und Beschwerden, die für die Leitung der Reichsbahn bestimmt sind, empfiehlt es sich, künftig in allen Fällen die Anschrift:

„Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin W 66“

zu verwenden. Die Hauptverwaltung hat ihren Sitz in Berlin W 66, Voßstr. 35.

Dem Reichsverkehrsministerium obliegen neben der Aufsicht über die Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund des Reichsbahngesetzes die Wahrnehmung der Eisenbahn-Hoheitsrechte des Reichs einschließlich der Privatbahnaufsicht, sowie im bisherigen Umfang die Angelegenheiten der Wasserstraßen und des Luft- und Kraftfahrwesens. Die Geschäftsräume des Reichsverkehrsministeriums befinden sich in Berlin W 66, Leipziger Straße 125.

Umbenennung. Die Generalbetriebsleitungen der Deutschen Reichsbahngesellschaft haben die Bezeichnung „Oberbetriebsleitung“ erhalten. Dementsprechend ändert sich die Anschrift bei Briefen und Telegrammen z. B. in: Deutsche Reichsbahn Oberbetriebsleitung West, z. Zt. in Elberfeld.

Reichsbahngütertarife. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1924 wurden neu ausgegeben:

1. Heft C I a (Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen. In dem Frachtsatzzeiger werden die Tarifsätze für die einzelnen Tarifklassen und Entfernungen bekanntgegeben).
2. Heft C I b (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und sonstige Frachten auf den Strecken der deutschen Reichsbahn und anschließenden Bahnen).
3. Heft C I c (Oertliche Gebühren auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn mit anschließenden Privatbahnen. Beispielsweise die Bahnhofsgebühren und Ueberfuhrgebühren einzelner Orte).
4. Heft C II (Sämtliche im Verkehr der Deutschen Reichsbahn gültigen Ausnahmetarife).

Durch die neuen Hefte C I a, C I b, C I c und C II treten die bisherigen Hefte nebst Nachträgen sowie die Abschlagstafeln vom 18. September 1924 außer Kraft.

Im Heft C II sind die bei der Uebernahme des Betriebes der Regiestationen eintretenden Aenderungen bereits enthalten. Das Inkrafttreten dieser Aenderungen wird noch besonders bekanntgegeben. Die in den Anwendungsbedingungen einzelner Ausnahmetarife enthaltenen Bestimmungen über die sofortige Anwendung der Frachtsätze bei Angabe des Verwendungszweckes im Frachtbrief und nachträgliche Gewährung bei erbrachtem Nachweise der Verwendung sind beseitigt und durch eine allgemeine Bestimmung in den Vorbemerkungen ersetzt worden. Neu eingeführt wird der Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaren nach Ostpreußen. Der Ausnahmetarif 57 für Elektrodenkohlen ist wieder eingestellt.

Die Hefte der Deutschen Eisenbahngütertarife sind bei den nachfolgenden Stellen zu beziehen:

a) durch Vermittlung der Güterabfertigungen und Stationskassen der Reichsbahn mit Ausnahme der Stationskassen im Bereich der Reichsbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart,

b) unmittelbar

1. von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz;
2. von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden, Dresden-Neustadt, Lößnitzstr. 12;
3. von der Eisenbahn-Auskunftsstelle, Leipzig Hbf.;
4. von der Eisenbahn-Auskunftstselle für den Güterverkehr, Frankfurt a. M., Platz der Republik 35;
5. vom Materialienbüro (D) der Reichsbahndirektion Erfurt in Erfurt;

6. vom Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Karlsruhe;
7. vom Materialienbüro (D) der Reichsbahndirektion Köln in Köln-Deutz;
8. vom Regiebüro der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein);
9. von der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München;
10. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes in Saarbrücken.

Gestellung von 10- und 12,5-t-Wagen. Aus Kreisen der Industrie- und Handelskammern war die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gebeten, für eine ausreichende Gestellung kleinräumiger Wagen, bei welchen die Fracht nicht nach dem Satze einer Nebenklasse, sondern nach dem tatsächlich verladenen Gewicht berechnet wird, Sorge zu tragen. Die Deutsche Reichsbahn stellte sich zu diesen Vorstellungen auf nachfolgenden Standpunkt: „Die Güterwagen mit einem Ladegewicht von 15 t und mehr haben gegenüber den 10- und 12,5-t-Wagen folgende Vorzüge: 1. Das Verhältnis zwischen Eigengewicht und Nutzlast ist günstiger; die Nutzlast, die in einem Zuge befördert werden kann, ist daher bei Verwendung von 15- und 20-t-Wagen erheblich höher als bei Wagen von geringerem Ladegewicht. Hieraus ergibt sich eine nennenswerte Ersparnis bei der Güterbeförderung. 2. Die Wagenlänge, berechnet auf die Tonnen-Nutzlast, ist bedeutend geringer. Die Benutzung von Wagen mit höherem Ladegewicht führt also zu einer bedeutenden Ersparnis an Geleiselänge, die bestehenden Bahnanlagen (Freilade-, Aufstellungs-, Ueberholungs- und Rangiergeleise) werden durch Einführung größerer Wagen leistungsfähiger. 3. Die Zahl der insgesamt zur Bewältigung des Verkehrs erforderlichen Wagen wird geringer. Dies hat auch Ersparnisse im Betriebs- und Abfertigungsdienst zur Folge, da jeder einzelne Wagen besonders abgefertigt, beschrieben und rangiert werden muß. 4. Der Anschaffungspreis der größeren Wagen, auf die Tonnen-Nutzlast berechnet, ist geringer als der der kleineren Wagen. Gerade diese betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile sind bei der früheren Entscheidung der Frage, ob kleinere Wagen noch weiter beschafft werden sollten, von besonderem Einfluß gewesen; ihnen gegenüber haben kleinere Nachteile, die die Eisenbahnverwaltung selbst durch Hergabe unnötigen Wagenraumes oder ein Teil der Verkehrstreibenden bei Nichtausnutzung des bereitgestellten Wagenraumes durch höhere Frachten erleiden, zurücktreten müssen. Auch heute kann die Eisenbahnverwaltung nach Lage der Verhältnisse nicht darauf verzichten, die Vorteile der größeren Wagen im Interesse einer sparsamen Betriebsführung und somit auch im Interesse der Allgemeinheit nutzbar zu machen. Demgemäß muß sie von der Neubeschaffung kleiner Wagen auch weiterhin absehen. Der Umstand, daß kleine Wagen nicht mehr beschafft werden, begründet aber keineswegs eine Aenderung der Frachtberechnungsvorschriften. Mit Rücksicht auf die Entwicklung des Wagenparks muß die Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen von einem Mindestgewicht von 15 t abhängig bleiben. Den Bedürfnissen bei Versendung kleinerer Mengen ist dadurch Rechnung getragen, daß an Stelle der früheren einzigen Nebenklasse für 5 t jetzt zwei Nebenklassen für 5 t und 10 t eingerichtet sind. Die Frachten für die nach den Nebenklassen berechneten Sendungen müssen im Verhältnis zu den Frachten der Hauptklassen höher sein, weil das Verhältnis zwischen dem Eigengewicht des verwendeten Wagens und der Nutzlast bei den kleinen Sendungen ungünstiger ist, und diese Sendungen daher höhere Betriebskosten verursachen. Die nur vorübergehend gültige Bestimmung zu Paragraph 6 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften, wonach der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt wird, wenn die Eisenbahn Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 t stellt, soll lediglich verhindern, daß Versender, die 15 t zu verladen haben, aber einen Wagen mit geringerem Ladegewicht zugewiesen erhalten, Frachtnachteile erleiden. Aus der Tatsache, daß diese Bestimmung auch den Versendern zugute kommt, die zufällig nur eine dem geringen Ladegewicht des gestellten Wagens entsprechende Menge zu verladen haben, kann natürlich kein Anspruch auf eine allgemeine Anwendung der Sätze der Hauptklassen für die 10-t-Ladungen hergeleitet werden."

(Deutsche Wirtschafts-Zeitung.)

Frachtstundung. Der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen Rheinlands und Westfalens versendet folgendes Rundschreiben:

Wie wir erfahren, hat die Reichsbahndirektion Elberfeld anscheinend alle in Betracht kommenden Firmen ihres Bezirks im Hinblick auf die bevorstehende Uebernahme der Regiestrecken zum Abschluß von Frachtstundungsverträgen aufgefordert. Wir machen darauf aufmerksam, daß die augenblickliche Zeit sehr ungünstig für den Abschluß von Frachtstundungsverträgen ist, da gegenwärtig noch immer Verhandlungen mit der Reichsbahnverwaltung zwecks vorteilhafterer Gestaltung der Bedingungen schweben. Es handelt sich vornehmlich um die weitere Herabsetzung der nunmehr ¼ % täglich betragenden Vertragsstrafe für nicht rechtzeitige Zahlung der Stundungsverträge, ferner um die Ermäßigung der 6 ‰ betragenden Stundungsbeträge bei monatlicher und die Beseitigung der sich auf 1 ‰ belaufenden Gebühr für eintägige Frachtstundung sowie um die Herbeiführung einer Verlängerung der bisher achttägigen Zahlungsfrist.

Wir sind der Auffassung, daß die Aufforderung der Reichsbahndirektion Elberfeld unter Hinweis auf die ungünstigen Stundungsbedingungen vorläufig abzulehnen und der weitere Verlauf der Angelegenheit abzuwarten ist.

Verschiedene Mitteilungen.

Mainschiffahrtsprobleme und die bayerische Wirtschaft. Ueber dieses Thema sprach auf dem Parteitag der Bayerischen Volkspartei in Würzburg Reedereidirektor Presser. Ausgehend von der Entwicklung der Mainschiffahrt seit dem Staatsvertrag von 1846 zwischen Bayern, Hessen-Nassau und Frankfurt bis zum heutigen Stande der Mainwasserstraße, wies der Referent darauf hin, daß bei der Betrachtung der Umschlagsziffern der verschiedenen Mainhäfen der außerordentliche Rückgang ins Auge fällt. Der Mainschiffahrtsverkehr ist gegenüber der Friedenszeit auf ein Viertel zurückgegangen. Dieser Rückgang hängt zum Teil mit der allgemeinen Wirtschaftsdepression zusammen, in der Hauptsache aber sei die in der Nachkriegszeit von der Reichsbahn betriebene Tarifpolitik, die den Verkehr auf den Wasserstraßen ungemein hemmt, dafür verantwortlich zu machen. Obwohl der Staffeltarif die Binnenschiffahrt schon außerordentlich ungünstig beeinflußte, wurden auch die früher bestehenden Mainumschlagstarife sämtlich aufgehoben. Bei der Schaffung neuer Durchfuhr- und Seehafentarife wur-

den die Belange des natürlichen Verkehrs der Main- und Rheinwasserstraße außer Acht gelassen. Außerdem wird hervorgehoben, daß auf der unteren Mainstrecke übertrieben hohe Abgaben erhoben werden, die z. B. am Main für einzelne Massengüter 6—7 mal höher sind wie die Abgaben der kanalisierten Ems. Die einseitige Eisenbahnpolitik wird als verkehrte Verkehrspolitik verurteilt. Nachdem Bayern durch Aufgabe seiner Verkehrseinrichtungen und seiner Tarifhoheit sehr wenig Einfluß auf die Tarifgestaltung hat, besteht besondere Veranlassung, die neben der Eisenbahn vorhandenen Verkehrsmittel zu stärken und zu stützen. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen:

Die Verwaltung der Kettenschleppschiffahrt und die bayerischen Mainhäfen in einer besonderen bayerischen Zentralstelle zusammenzulegen, die auch gleichzeitig alle Fragen des Baues, Betriebes und insbesondere des Verkehrs der Schiffahrt zu behandeln hätte.

Dieser Zentralstelle soll ein Beirat aus den Kreisen des jeweiligen Flußgebietes beigegeben werden.

Des weiteren führte der Redner aus, daß die Selbständigkeit und die Zukunft der bayerischen Wirtschaft nur bei Durchführung einer großzügigen Wasserstraßenpolitik zu erhalten sei. Dringendes Erfordernis sei aber die beschleunigte Weiterführung der Schiffahrtsstraße über Aschaffenburg hinaus. Für die Arbeiten in drei Bauläufen oberhalb Aschaffenburgs soll Bayern und das Reich die erforderlichen Mittel sofort bereit stellen. Solange die Großschiffahrtsstraße über Aschaffenburg nicht hinausgeführt ist, sollen die bayerischen Wasserstraßen und Umschlagshäfen in dem Rahmen ihrer jetzigen Höchstleistungsfähigkeit ausgenützt werden, und zwar durch Herbeiführung regelmäßigen Verkehrs und billiger Wasserfrachten. Dieses Ziel sei sofort zu erreichen:

1. durch Anpassung der Staffeltarife an die Bedürfnisse der Wasserstraßen,
2. Wiedereinführung der früheren Rhein-Main-Umschlagstarife und Berücksichtigung der bayerischen Binnenschiffahrtsinteressen oder Schaffung der Durchfuhrtarife.
3. Seehafenausnahmetarife sollten generell in gleicher Weise für die bayerischen Binnenumschlagshäfen gelten,
4. durch Reduzierung der übertrieben hohen Schiffahrtsabgaben auf der kanalisierten Mainstrecke,
5. die bayerische Kettenschleppschiffahrt sowohl wie die Verwaltung der Mainhäfen überhaupt, Fragen des Baues, Betriebs und insbesondere des Verkehrs der Wasserstraßen sollen in einer einheitlichen bayerischen Zentrale zusammengefaßt werden.

Die Ausführungen des Referenten fanden in der großen Versammlung lebhaften Widerhall. Seine oben kurz angegebenen Hauptforderungen machte sich nach kurzer Befürwortung durch Oberbürgermeister Dr. Matt-Aschaffenburg der Wirtschaftsbeirat durch einstimmige Annahme einer zusammenfassenden Entschließung zu eigen.

Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925: Die Vorbereitungen zu der von Juni bis Oktober 1925 in München stattfindenden großen Deutschen Verkehrsausstellung sind im vollen Gange. Von dem Gedanken ausgehend, daß das deutsche Verkehrswesen der wichtigste Faktor beim Wiederaufbau unserer infolge des Versailler Vertrages darniederliegenden Wirtschaft ist, und daß durch ein auf der Höhe stehendes Verkehrswesen die Gesundung unserer Volkswirtschaft und mit ihr der Wiederaufstieg des ganzen deutschen Volkes unzweifelhaft herbeigeführt wird, wurde die Veranstaltung der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 trotz der augenblicklich herrschenden wirtschaftlich schlechten Zeit ins Auge gefaßt und in Angriff genommen. Heute zeigt es sich bereits, daß dieser leitende Gedanke Gemeingut aller in Frage kommenden Interessenten und Industrien geworden ist, und daß sich unsere maßgebenden Werke auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu der Beschickung der Ausstellung rüsten. Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 soll nicht nur der zu erwartenden großen Menge von Besuchern den neuesten Stand von Verkehrstechnik, den Zusammenhang von Verkehr und Wirtschaft und das Zusammenspiel dieser beiden für ein Volksleben wichtigen Faktoren zeigen, sondern sie soll auch Gelegenheit geben, verloren gegangene Geschäftsverbindungen wieder anzuknüpfen und neue Geschäftsverbindungen zu schaffen. Es ist falsch, die Hebung unserer Wirtschaft von irgend welchen von außen kommenden Momenten, von Konjunkturen, Dawes-Gutachten, Handelsverträgen oder gar von unserer Außenpolitik allein zu erwarten, nein, wir können uns nur selbst durch unsere Arbeit und unsere Energie die Wege zum Aufstieg bahnen und müssen suchen, alle Mittel hierzu zu verwenden, die uns in die Hand gegeben sind. So muß auch unsere Industrie trotz aller Geldknappheit ihre neuesten Erzeugnisse zur Schau stellen, um der Welt vor Augen zu führen, daß der deutsche Erfindergeist und die deutsche Qualitätsarbeit unentbehrliche Dinge sind, ohne die der Weltmarkt empfindliche Lücken aufweisen würde.

Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 soll der Welt vor Augen führen, daß uns weder der Krieg noch der ihm folgende harte Frieden jenes Ingenium und jene zähe Energie geraubt haben, vor denen das Ausland immer den größten Respekt gehabt hat, wenn es ihn auch immer zu verbergen suchte. Wird von den in Frage kommenden Industrien und den einschlägigen Gewerben die Gelegenheit benützt, in der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 ihre Produkte auszustellen, so dürften die hierfür aufzuwendenden Spesen durch vermehrten Absatz reichlich wieder gedeckt werden. Aber abgesehen von den rein finanziellen Fragen, die bei der Beschickung der Ausstellung gewiß eine Rolle spielen, darf der hohe kulturelle und nationale Wert nicht unterschätzt werden, der in der Vorführung erstklassiger deutscher Erzeugnisse liegt. Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925 wird nur solche Ausstellungsobjekte zur Schau zulassen, die von einem Gremium hervorragender Fachleute auf ihre Qualität und technische Vollkommenheit geprüft wurden. Es darf nichts in der Ausstellung erscheinen, das nicht der guten Qualitätsleistung der deutschen Vorkriegszeit entspricht. So werden von der Ausstellung auch keine Auszeichnungen, Diplome oder Ehrenpreise verteilt werden. Es soll als eine hohe Auszeichung gelten, im Katalog der Verkehrsausstellung München 1925 verzeichnet zu stehen. Dieser Katalog wird demnach ein Aufschlußmittel allerersten Ranges für alle in- und ausländischen Interessenten darstellen, in ihm genannt zu werden, wird für jede Firma die beste Referenz sein.

Es hat sich bereits herausgestellt, daß besonders für die Ausstellung von Eisenbahnfahrzeugen ein sehr reges Interesse vorhanden ist, sodaß sich die Notwendigkeit ergab, das bisher in Aussicht genommene Gelände noch zu erweitern durch die Hinzunahme des Terrains, das südlich des Mathias-Pschorr-Ringes, also außerhalb des eigentlichen Ausstellungsgeländes auf der Theresienhöhe, liegt. Es stehen dann ca. 3800 m Vollspur- und 500 m Schmalspurgeleise zur Verfügung. Ein Geleise wird voraussichtlich für die Vorführung von rollendem Material im Betrieb freigehalten. Der Stand der Anmeldungen für die Gruppe Binnenschiffahrt hat zu einer Gliederung nach den Hauptstromgebieten, Rhein, Donau, Elbe, Weser, Oder geführt, wodurch diese wichtige Gruppe viel übersichtlicher werden dürfte. Der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrts-

interessen ist auf Grund einer früher gegebenen Zusage für die Abteilung „Rhein" bereits sehr tätig.

Die Verhandlungen mit dem Reichsverband der deutschen Automobilindustrie und dem Allgemeinen deutschen Automobilklub (A. D. A. C.), dessen Sportspräsident Herr Architekt Bruckmayer die Leitung der Gruppe Kraftverkehr übernommen hat, machten weitere Fortschritte.

Voraussichtlich wird für die Gruppe Luftverkehr eine eigene Halle in der Arena der Ausstellung errichtet werden, um den Bedürfnissen dieser interessanten Gruppe an Raum gerecht werden zu können.

Sonderlehrgang für Binnenschiffahrt des „Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln". Das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln veranstaltet vom 24. bis 29. November 1924 einen Sonderlehrgang für Binnenschiffahrt, zu dem eine Reihe bekannter Praktiker und Theoretiker des Verkehrs ihre Mitwirkung zugesagt haben. Der Sonderlehrgang hat den Zweck, alle, die an der Binnenschiffahrt direkt oder indirekt interessiert sind, über die wichtigsten Fragen wirtschaftlicher und rechtlicher Art dieses bedeutsamen Verkehrszweiges zu unterrichten. Es sind folgende Vorträge vorgesehen:

Bau und Betrieb von Binnenschiffahrtshäfen, Oberbaurat Bock, Köln.

Aus der Praxis des Binnenschiffahrtsrechts, Rechsanwalt Dubelmann, Köln.

Der Schiffahrtsbetrieb auf den nordwestdeutschen Kanälen, Direktor Dr. Engberding, Münster.

Nordamerikanische Binnenschiffahrt, Direktor Dr. Esch, Köln.

Wechselbeziehungen zwischen See- und Binnenschiffahrt, Syndikus Dr. Flügel, Bremen.

Die praktische Bedeutung der Modellversuchstechnik für die Binnenschiffahrt, Dr. Ing. Förster, Hamburg.

Die weltwirtschaftliche Stellung der Binnenschiffahrt, Dr. Klersch, Köln.

Die Grundgedanken in der geschichtlichen Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt, Prof. Dr. Kuske, Köln.

Ausbau von Binnenwasserstraßen, Dr. Napp-Zinn, Köln.

Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt seit 1918 und ihre gegenwärtige Lage, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln.

Die Rheinschiffahrt als Gegenstand der Staatspolitik, Dr. Schmitz, Duisburg.

Ueber die Grundlagen der Selbstkostenermittlung in der Binnenschiffahrt, Baurat Dr. Teubert, Mannheim.

Binenumschlagstarife, Direktor Tillich, Mülheim-Ruhr.

Arbeitsrecht und Tarifvertrag in der Binnenschiffahrt, Dr. Werner, Duisburg.

Zahlreichen Wünschen aus den Kreisen der Binnenschiffahrt entsprechend, finden alle Vorträge in den Spätnachmittags- und Abendstunden statt. Die Vorträge werden durch Besichtigungen und gegebenenfalls durch Diskussionen ergänzt. Der Preis für die Teilnehmerkarte für den ganzen Sonderlehrgang stellt sich auf 15 Goldmark. Während des Sonderlehrganges werden außerdem Tageskarten zu 3 Goldmark ausgegeben. Bestellungen und Anfragen sind zu richten an das „Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln" Köln, an der Bottmühle 2.

Neuer Präsident des Hafenausschusses Danzig. Nach einer Meldung der Danziger Zeitung hat der Präsident für den Hafen und die Wasserwege Danzigs, Oberst de Reynier, dessen Wahlperiode am 10. März nächsten Jahres abläuft, dem Senat in einem Schreiben erklärt, daß er mit Ablauf seiner augenblicklichen Amtsdauer seinen Posten niederlegen und eine neue Wahl nicht annehmen würde. Er glaubt, daß nunmehr, nachdem die Periode der Organisation im wesentlichen abgeschlossen ist, für den Hafenausschuß die Periode der reinen Verwaltung beginnen wird. Er hält es daher für wünschenswert, daß als Präsident des Hafenausschusses eine Persönlichkeit ernannt wird, die voraussichtlich auf lange Jahre hinaus den Posten bekleiden kann. Die zuständigen Stellen des Völkerbundes sind von de Reynier im Sinne dieser Ausführungen benachrichtigt worden.

Der Flensburger Freihafenvertrag ungültig. In Heft 8 unserer Zeitschrift für Binnenschiffahrt haben wir bereits mitgeteilt, daß der Regierungspräsident in Schleswig auf die Vorstellungen der Flensburger Kaufmannschaft hin gegen die Unterzeichnung des Freihafenvertrages, durch den der neue Freihafen an die Berliner Firma Schencker & Co. verpachtet werden sollte, Einspruch erhoben hat. Das Oberverwaltungsgericht Berlin hat nun dem Einspruch des Regierungspräsidenten stattgegeben. Damit ist der Pachtvertrag hinfällig, da nach der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts die alte Stadtverwaltung nicht mehr zu einem Abschluß berechtigt war, nachdem bereits die Neuwahlen zur Stadtverordnetenversammlung vorlagen.

Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal im 2. Vierteljahre 1924. Im Gegensatze zum ersten Vierteljahre 1924, in dem der Nord-Ostsee-Kanal infolge des außerordentlich starken Winters nur von 5557 Fahrzeugen mit 2 221 400 Registerdie Verkehrsübersicht des Nord-Ostsee-Kanals im zweiten Vierteljahre 1924 eine ganz erhebliche Belebung des Schiffsverkehrs. Im zweiten Vierteljahre 1924 gingen insgesamt 12 207 Fahrzeuge mit 3 420 872 Registertonnen netto Gesamtraumgehalt durch den Nord-Ostsee-Kanal. Hiervon waren 7754 Dampfer mit 2 991 284 Registertonnen netto, 3121 Segelfahrzeuge mit 120 933 Registertonnen netto und 1332 Leichter und Schuten mi 308 655 Registertonnen netto Gesamtraumgehalt. Der Hauptverkehr des Kanals war mithin der Dampferverkehr, dann folgt der Segelschiffsverkehr, der im Vergleich zum ersten Vierteljahr bedeutend zugenommen hat. Am schwächsten war im Kanal, wie üblich, der Verkehr von Schuten und Leichtern. Von den 12 207 Fahrzeugen des Gesamtverkehrs führten 9692 Fahrzeuge die deutsche Flagge. Die fremde Flagge führten im genannten Zeitraum 2515 Fahrzeuge. Von Nationen waren in erster Linie Dänemark, Schweden, Holland und England verrteten. Dann folgt Norwegen an fünfter und Finnland an sechster Stelle. An Frachten wurde vor allem Holz durch den Kanal geführt, dann aber auch Getreide, Kohlen. Stark war auch der Passagierdampferverkehr im Kanal.

Hafenkosten im Hamburger Hafen. Der Verein Hamburger Reeder hat sich in seinem Bericht des Verwaltungsrats über das Jahr 1923/24 ausführlich in einem Abschnitt seiner Schrift über die Verhältnisse in den Hamburger Häfen, insbesondere über die Hafenkosten geäußert. Er betont, daß in den ersten Stadien der Inflation die in Gold umzurechnenden Hafenkosten verhältnismäßig sehr gering waren und daher besonders der ausländischen Schiffahrt zugute kamen. Von den deutschen Reedereiunternehmen, die damals in den ersten Perioden des Wiederaufbaues standen, und die den bedeutenden binnenländischen Teil ihrer Betriebe auf Markbasis eingestellt hatten, wurde bei der zunehmenden Markverschlechterung die immer häufiger wiederkehrende Erhöhung, die meist mechanisch durch prozentuale Aufschläge ohne sorgfältige Durcharbeitung der Sätze erfolgte, besonders drückend empfunden. Besonders belastend waren für die deutschen Unternehmer die Zeiten einer vorübergehenden Markbesserung, da hier ein entsprechender Abbau aller Sätze nach Maß-

gabe der Verbesserung der deutschen Valuta niemals erfolgte und so die Hafenkosten zu ungeahnter Höhe emporschnellten.

Es kam soweit, daß bei fortschreitender Inflation die Kosten in den Hamburger Häfen, im Gegensatz zu Bremen, über das weit internationale Uebliche hinausgingen. In dem Bericht heißt es wörtlich: „Insbesondere nach Einführung der Goldmark als Rechnungseinheit, bevor wertbeständige Zahlungsmittel geschaffen waren, erreichten die Hamburger Hafenkosten eine so bedenkliche Höhe, daß die Wirkung in einer Abwanderung des Verkehrs deutlich zu spüren war. Hinzu kam, daß die Flucht vor der Mark sich dahin auswirkte, daß in steigendem Maße die Bezahlung der Hafenkosten in fremder Währung gefordert wurde. Selbst der Staat ging dazu über, die Raumgebühren und das Hafengeld in ausländischer Währung zu fordern.“

Der Höhepunkt dieser bedenklichen Entwicklung der Hafenkosten in den Hamburger Häfen wurde bei Eintritt der Stabilisierung erreicht, denn es lagen damals z. B. die Kaikosten über 100 Prozent über den Friedenssätzen und nur dem Eingreifen Hamburger Wirtschaftskreise unter Führung der Handelskammer und der staatlichen Organe gelang es, bis zum 21. Januar 1924, die Kaigebühren so abzubauen, daß sie im allgemeinen an die Friedenssätze herankamen.

Es fehlte aber immer noch daran, im Hamburger Hafen auch die Raumgebühren für Schiffe dem Friedenssatz zu nähern, und es wird in dem Bericht darauf hingewiesen, daß eine Verteuerung der Anlage keineswegs entstanden ist, vielmehr der Staat sie infolge der wertlos gewordenen Anleihen, die in früheren Jahren zum Bau der Kais verwandt wurden, nunmehr frei von jeder Verzinsung zu seiner Verfügung hat und eine rasche und der hamburgischen Wirtschaft notwendig ist, um dem Zustrom von Waren wieder den Weg zum Hamburger Hafen frei zu machen.

Der Bericht bemerkt zum Schluß, daß auch die Sätze der Fuhrherren und Lagerhalter in Hamburg immer noch reichlich hoch erscheinen und daß auch auf diesem Gebiete die Bemühungen um einen angemessenen Abbau fortgesetzt werden müssen.

Die Abfertigungszeit an den Kais läßt, wie aus dem Bericht hervorgeht, insbesondere am Staatskai im Vergleich zur Vorkriegszeit zu wünschen übrig. Hieraus ergibt sich eine Verlängerung der Abfertigungszeit der Schiffe und eine dementsprechende verlängerte Lagerzeit der einkommenden Güter, die vor dem Kriege am Kaischuppen 4 bis 5, jetzt 9 bis 10 Tage beträgt. Hierzu kommt, daß die über den Kai umgeschlagene Ladungsmenge nicht zu-, sondern abgenommen hat, wie aus folgender Gegenüberstellung ersichtlich.

Die Ladung betrug in Tonnen

	im Jahre 1913	im Jahre 1923	I. Quartal 1924
eingehend	3,2 Mill.	1,9 Mill.	0,42 Mill.
ausgehend	0,8 Mill.	1,4 Mill.	0,92 Mill.
zusammen	4,0 Mill.	3,3 Mill.	0,71 Mill.

Als Hauptursache dieser Verzögerung im Umschlag wird die starke Zunahme der ausgehenden Ladung bezeichnet, da der vorhandene Schuppenraum nicht mehr so ausgiebig ausgenutzt werden kann, wie vor dem Kriege. Die ausgehende Ladung besteht im Gegensatz zu einkommenden Ladung aus Stückgütern, die übersichtlicher nebeneinander gelagert werden müssen als die einkommenden Massengüter. Die vor dem Kriege zur Verfügung stehenden Schuppenräume reichten für den Bedarf eben aus, nachdem aber in den letzten 10 Jahren nur 4 neue Schuppen und auch diese nur für bestimmte Reedereien hinzu gekommen sind, andererseits aber die Zahl der aus Hamburg fahrenden in- und ausländischen Linien sich erheblich vergrößert hat, so macht sich dieser Mangel an Kaischuppen und damit eine Verzögerung der Abfertigung des gesamten Umschlags überaus bemerkbar. Der Bericht nennt noch eine ganze Reihe weiterer Faktoren, die verschlechternd auf die Umschlagsgeschwindigkeit wirken, wie z. B. der Rückgang der Beförderung auf dem Binnenwasserwege im Vergleich zur Eisenbahnbeförderung. Auch spielt die Verkürzung der Arbeitszeit im Hafenbetrieb eine erhebliche Rolle. Hier wird von dem Verein Hamburger Reeder neben Verlängerung der Arbeitszeit im Hafen die Beschaffung weiteren Schuppenraums durch Neubau von Kaischuppen gefordert. In dem Bericht heißt es wörtlich: „Wir müssen mit aller Dringlichkeit darauf hinweisen, daß nach eingetretener Stabilisierung der Staat sich seiner Pflicht, dem Hafen als Grundlage der hamburgischen Wirtschaft zu geben, was er notwendig braucht, nicht länger entziehen darf. Geschieht das nicht, so sehen wir die Leistungsfähigkeit des Staatskaibetriebes bedroht. Schon im vergangenen Winter haben sich, namentlich im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme des Südfruchtverkehrs, sehr bedenkliche Stockungen und Verzögerungen ergeben. Wir hoffen sehr, daß die hamburgische Regierung mit Beschleunigung die erforderlichen Schritte unternimmt.“

Ueber die Bemessung der Löschfristen wird in dem Bericht ebenfalls Klage geführt. Die Auffassung des Vereins Hamburger Reeder geht dahin, daß die in der seit 1899 letztmalig revidierten und heute noch geltenden Verordnung fixierten Löschzeiten weit hinter der wirklichen Leistungsfähigkeit der Seeschiffe und der Hamburger Löscheinrichtung zurückbleiben. Makler und Reeder sind über eine Abänderung der in der Verordnung niedergelegten Fristen bei der Hamburger Handelskammer vorstellig geworden.

Die Ausführungen in dem Berichte des Vereins Hamburger Reeder lassen erkennen, daß der Hamburger Hafenbetrieb unter Schwierigkeiten leidet, die zu beheben für das Hamburger Reederei- und Maklergeschäft dringliche Notwendigkeit bedeutet.

Der Magdeburger Handelshafen in Privatbetrieb. Vor einigen Tagen fand die Uebergabe des städtischen Handelshafens an die Magdeburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft m. b. H., deren Geschäftsführer Herr Max Azzalino ist, statt. Die neue Gesellschaft übernimmt die Bewirtschaftung des städtischen Handelshafens für eigene Rechnung auf Grund des mit ihr abgeschlossenen Pachtvertrages. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bewirtschaftung des Handelshafens nebst den dazu gehörigen Anlagen in einer Weise zu führen, daß den Interessen der Allgemeinheit und der beteiligten Kreise, insbesondere also den öffentlichen Verkehrsinteressen, Rechnung getragen wird.

Der Elster-Saale-Kanal. Der Ausschuß für die Saale-Kanalisierung und den Elster-Saale-Kanal hat in Bernburg eine Sitzung abgehalten, in der folgende Entschließung angenommen wurde:

„Eine vom Ausschuß für die Saale-Kanalisierung und dem Elster-Saale-Kanal einberufene Versammlung, die von Kreisen, Gemeinden, Industrie- und Handelskammern und anderen Beteiligten aus der Provinz Sachsen, aus dem Freistaat Sachsen und Anhalt besucht war, hat mit Befremden wahrnehmen müssen, daß Interessentengruppen daran arbeiten, den Einheitsplan des Mittellandkanals dadurch zu gefährden, daß zunächst nur der Bau des Kanalstücks zwischen Magdeburg und Hannover in Angriff genommen werden soll. Die Versammlung stellt fest, daß den Bundesstaaten Sachsen und Anhalt und ihrer Bevölkerung unter ausdrücklicher Zustimmung der Volksvertretungen zu-

gesichert worden ist, daß das Gesamtprojekt einschließlich der Kanalisierung der Saale, des Baues des Stichkanals nach Staßfurt—Leopoldshall und des Kanals zwischen Kreypau und Leipzig als ein unteilbares Ganzes aufgefaßt werden solle, das nur gemeinschaftlich in Angriff genommen werden darf. Nur unter dieser Bedingung haben die beiden Staaten und die mitteldeutschen Teilnehmergruppen den Gedanken der südlichen Linie aufgegeben, um dem Vergleichsvorschlage zuzustimmen.

Die Versammlung fordert daher vom Reichsverkehrsministerium und von den Ministerien in Preußen, Sachsen und Anhalt ein unverbrüchliches Festhalten an dem Gesamtvorschlag.

Die Höhe der Erwerbslosigkeit in Mitteldeutschland, insbesondere in der Kaliindustrie, nötigt ferner dazu, mit aller Entschiedenheit zu verlangen, daß die Mittel aus der Erwerbslosenfürsorge, die anderen Teile des Kanals schon jetzt zugewendet werden, nicht dem mitteldeutschen Kanalgebiet versagt, sondern ihm sofort zur Verfügung gestellt werden."

Auch im Anhaltischen Landtag wurde eine entsprechende Anfrage an die Regierung eingebracht.

Der Regierungsvertreter beantwortete sie dahin, daß die Kanalisation der Saale und der Bau der Stichkanäle Sachsen und Anhalt sowie den anderen sogenannten Südlinie-Interessenten als Kompensation dafür gewährt worden sei, daß diese sich mit der Mittellinie einverstanden erklärt haben. Wenn man jetzt die Mittellinie ausführen wolle ohne Saale-Kanalisation und ohne Stichkanal, so bedeutet das eine Verletzung des seinerzeit gegebenen Versprechens, wonach dieser Teil des Kanals gleichzeitig mit dem Gesamt-Kanalunternehmen in Angriff genommen werden sollte. Die Anhaltische Regierung hat ihren Standpunkt dem Reichsverkehrsministerium gegenüber bereits mit aller Entschiedenheit vertreten und will ihn auch weiterhin mit aller Energie verfechten.

Der Bau der Saale-Talsperre gesichert. Der Bau der Saale-Talsperre am Bleiloch bei Burgk scheint nunmehr gesichert. Das Kreisverwaltungsgericht erteilte die Genehmigung der Bauausführung unter bestimmten Bedingungen. U. a. wurden als Ausgleich für die Schäden, die der Kreis für den Bau zu tragen haben wird, verlangt je eine Brücke bei Gottliebstal, Harre und Saalburg über das Staubecken, bei Gräfenwarth über die Wetterau und eine elektrische Straßenbahn Schleiz—Lobenstein.

Hauptversammlung der Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft des Harzes am 27. August 1924. In der Hauptversammlung der Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft des Harzes, zu der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums des preußischen Ministeriums für Landwirtschaft, des braunschweigischen Staatsministeriums, ferner der Kreise Halberstadt, Blankenburg, Wernigerode, Goslar, Ilfeld, Zelle und Gifhorn, der Handelskammern Halberstadt, Hannover und Braunschweig und eine große Anzahl anderer Teilnehmer erschienen waren, sprach, wie wir der Magdeburger Zeitung entnehmen, Geh. Reg.-Rat Dr. Stegemann über die Talsperrenpläne im Harzgebiet. Die Durchführung der Projekte sei in den letzten Jahren gehemmt worden, da dem Staate die Mittel zur Ausführung fehlten. Die Gesellschaft habe den dringenden Wunsch, daß die Entwicklung und Ausarbeitung der Pläne nicht weiter verzögert werde. Bei der Gesellschaft hätten sich jetzt wieder 21 staatliche Behörden, 21 Kreis- und Kommunalverbände und 15 Korporationen als Mitglieder angemeldet. Es müsse allerdings auffallen, daß vielfach gerade die Vertreter von solchen Kreisen fehlten, die das dringende Interesse an der Wasserwirtschaft im Harze hätten, z. B. die Kreise Braunschweig und Osterode.

Geh. Baurat Volk erwiderte, daß die Verhandlungen und Pläne jetzt so schnell wie möglich erledigt werden würden. Er glaube, daß der Mittelllandkanal Aussicht auf Durchführung habe. Während seiner Bauzeit die noch 5—6 Jahre betragen werde, würden auch die Talsperren zu bauen sein, die dem Kanal das Wasser zuführen sollen.

Geh. Kommerzienrat Dr. Schmidt, der Präsident der Handelskammer Braunschweig, erklärte, er wolle die Schwierigkeiten, die dem Unternehmen entgegenständen, nicht verkennen, aber nur frische, werktätige Arbeit könne helfen, und diese hätte früher einsetzen müssen.

Nach einem Vortrage des Ministers a. D. Krüger über die Wasserabgabe an den Mittellandkanal gab Oberbaurat Nagel in einem längeren Vortrage nähere Ausführungen über das Talsperrenprojekt. An diese schloß sich eine rege Aussprache an. Man verkannte nicht, daß dies großzügige Projekt bald durchgeführt werden müsse. Dennoch wurden von den Vertretern verschiedener Gemeinden und des Kreises Blankenburg dringende Wünsche geltend gemacht, daß die besonderen Interessen dieser Kreise beim Bau des Kanales und der Talsperren berücksichtigt werden. Von den Behördenvertretern wurde darauf hingewiesen, daß selbstverständlich mit dem Bau nicht begonnen werde, ehe nicht mit den Beteiligten verhandelt sei.

Verband der tschechoslowakischen Schiffahrtsgesellschaften. Die tschechoslowakischen Schiffahrtsgesellschaften (die Elbe-, Moldau- und Donau-Schiffahrt) haben seit längerer Zeit in Verhandlungen zwecks Schaffung eines Verbands gestanden. Dieser Verband, dessen Ziel es ist, den internationalen Verkehr durch Zusammenarbeit der verbundenen Organisationen zu pflegen, wurde in den letzten Tagen gegründet.

Aus der tschechoslowakischen Elbeschiffahrt. Wir lesen: Die Prager Regierung hat an die deutsche Regierung eine Denkschrift gerichtet, in der unter Berufung auf den Versailler Vertrag die kostenlose Einräumung eines Freihafens in Hamburg gefordert wird. Nach den in Prag eingetroffenen Meldungen wird diese Denkschrift gegenwärtig von den zuständigen Berliner Regierungsstellen geprüft. Nach dem Versailler Vertrag darf Deutschland der Tschechoslowakei für die Durchfuhr von Ueberseegütern keine ungünstigeren Bedingungen stellen, als den übrigen Nachfolgestaaten. Die Forderung nach unentgeltlicher Einräumung eines Freihafens ist laut Ansicht der „Bohemia" nicht begründet. Doch will das Deutsche Reich der Tschechoslowakei soweit entgegenkommen, als sich dies mit den deutschen Interessen, die in diesem Falle vorangehen, vereinbaren läßt. — Unter den wirtschaftlichen Vorlagen, die in der nächsten parlamentarischen Session in der Tschechoslowakei erledigt werden sollen, befindet sich auch ein Entwurf betreffend Gewährung einer Staatsgarantie für die tschechoslowakische Elbe-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft. Durch den von der Parlamentskanzlei herausgegebenen Gesetzentwurf wird die Regierung ermächtigt, die Garantie als Bürge und Zahler für ein Darlehen in der Höhe von dreißig Millionen tschechoslowakischen Kronen zu übernehmen, welches der tschechischen Elbe-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Prag von der Landesbank in Prag gewährt werden soll. Im Motivenbericht heißt es, daß diese Gesellschaft unter sehr ungünstigen Umständen gegründet worden sei. Das Unternehmen mußte sich auf Grund der sehr hohen Nachkriegspreise einrichten, wobei der Mangel einer eigenen Schiffahrtstradition die Lage noch sehr erschwerte. Der von Deutschland übernommene Schiffspark befand sich nicht gerade in dem besten Zustand, sodaß für Reparaturen sehr viel investiert werden mußte. Das Unternehmen erl[illegible]

ferner durch den Zusammenbruch der deutschen Valuta große Verluste, weil es seine Zahlungen zum größten Teile in tschechoslowakischen Kronen bezaheln mußte, während die Einnahmen hauptsächlich in Reichsmark eintlossen. Außerdem wurde das Aktienkapital mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Folgen der staatlichen Deflationspolitik auf einen möglichst niedrigen Betrag, nämlich siebzig Millionen tschechoslowakische Kronen festgesetzt. Dieser Betrag genügte als Betriebskapital nicht und mit seiner Hilfe konnte nur ein Schiffspark erworben werden, sodaß für die großen nvestitions- und Betriebskosten nichts übrig blieb. (Fr. Donau v. 1. 9. 24 Nr. 17.)

Ein Handels- und Industriehafen in Emmerich. Die Stadtverordneten-Versammlung verabschiedete Anfang Oktober eine umfangreiche Vorlage über die Ausgestaltung des Emmericher Handels- und Industriehafens. Es ist geplant, einen neuen Halbportalkran von 6 t Tragfähigkeit zu beschaffen, die Geleiseanlagen für den gesteigerten Verkehr erheblich zu erweitern und Lager- und Güterschuppen zu errichten.

Firmennachrichten.

G. L. Kayser G. m. b. H., Speditions- und Schiffahrtsgesellschaft, Nürnberg. Die bekannte Firma hat in Nürnberg vor kurzem eine eigene Firma eingerichtet, um auf Grund der seit vielen Jahren mit ihrer bayerischen Kundschaft bestehenden Beziehungen vor allem den Rhein-Main-Donau-Verkehr zu pflegen. Die Geschäftsräume der neuen Firma befinden sich in dem neu erbauten und mit Gleisanschluß ausgestatteten Lagerhaus, Sandreuthstraße 26. Geschäftsführer ist Herr Georg Schaub, Prokuristen die Herren Dr. Karl Emil Schmitz und Georg Datzmann. Die Firma wird von dem Geschäftsführer allein, von den Prokuristen gemeinsam gezeichnet.

Alltrans Akt.-Ges. für alle Transporte, Köln. Der Geschäftsbericht des Vorstandes über das Jahr 1923 besagt: „Durch die Ereignisse im Ruhrgebiet und am Niederrhein hat das abgeschlossene Geschäftsjahr außerordentlich zu leiden gehabt. Zeitweise lagen einzelne Niederlassungen vollständig still; ein Teil der Verladeanlagen in Düsseldorf und Duisburg ist noch heute beschlagnahmt. Der Zusammenbruch der Währung hat die Führung der Geschäfte weiterhin außerordentlich erschwert, sodaß die Gesellschaft ständig neue Maßnahmen ergreifen mußte, um nach Möglichkeit vor Schäden und Verlusten verschont zu bleiben. Die in Hagen i. W. bestehende Ladestelle wurde in eine Zweigniederlassung umgewandelt; ferner in M.-Gladbach, Krefeld und Frankfurt a. M. neue Niederlassungen errichtet. Die Beteiligung bei der Transportgesellschaft Lemmel & Schramm, G. m. b. H., in Frankfurt a. M. haben wir im Wege freundschaftlicher Verständigung gelöst, ebenso den Interessengemeinschaftsvertrag mit der Firma Caro & Jellinek, Speditions- und Lagerhaus A.-G. in Wien. Den sich rechnungsgemäß aus der Papiermark-Bilanz ergebenden Ueberschuß schlagen wir vor, auf neue Rechnung vorzutragen. Ueber das laufende Geschäftsjahr läßt sich bei Abschluß dieses Berichtes noch nichts Bestimmtes voraussagen, da die wirtschaftliche Lage nach wie vor vollkommen ungeklärt ist." Die Bilanz vom 31. Dezember 1923 weist einen Reingewinn von 50 085 299 988 888 814.— auf, der Rohgewinn aus Spedition, Schiffahrt, Möbeltransport und Lagerung beträgt Mk. 352 427 176 700 698 784,44.

Bücherschau.

Binnenschiffahrtsrecht. Wir weisen aus verschiedenem Anlaß auf die im Jahre 1918 erschienene systematische Darstellung des Binnenschiffahrtsrechts von 474 Seiten von Professor Dr. Max Mittelstein, Chefpräsident im Oberlandesgericht, Hamburg, hin. Das Werk ist Band VII, Abteilung 1 des Handbuches des gesamten Handelsrechts, herausgegeben von Ehrenberg, Verlag O. R. Reisband, Leipzig.

Die neuen Industriebelastungsgesetze vom 30. August 1924 (Gesetz über die Industriebelastung, Gesetz zur Aufbringung der Industriebelastung). Für die Praxis erläutert von Rechtsanwalt Dr. Koppe, Hauptschriftleiter der „Deutschen Steuer-Zeitung", Berlin. — 243 S. Preis in Halbleinen geb. 7,20 Goldmark — 1924 — Industrieverlag Spaeth & Linde, Fachbuchhandlung für Rechts- und Steuerliteratur, Berlin C 2. — Das Kernstück der neuen Reparationsgesetzgebung bilden für die Praxis die beiden Industriebelastungsgesetze — Industriebelastungs- und Aufbringungsgesetz — die insbesondere für Industrie und Handel erhebliche Lasten im Wege der Ausgabe, Verzinsung, Tilgung und Sicherstellung von Industrieobligationen vorsehen. Die Belastung baut sich auf der Vermögenssteuer auf. Fehlerquellen bei letzterer wirken sich also bei der neuen Belastung in weiterem Umfange aus. Erststellige Belastungen des Grundbesitzes stehen in Frage. Daneben ist die wichtige Behandlung der neuen Last bei der Umstellung auf Goldmarkbilanzen von weittragender Bedeutung. Da beide Materien ohnehin zurzeit im Vordergrund des Interesses stehen, wird jeder sorgfältige Kaufmann und Industrielle seine endgültigen Entschließungen erst dann treffen, wenn er vorher sich genau über die neue Belastung informiert hat. Diesem Zweck soll die vorliegende Ausgabe dienen, die ganz auf die Bedürfnisse der Praxis eingestellt ist. Aus dem Inhalt: Allgemeine Uebersicht — Indusriebelastung und innere Aufbringungspflicht — Obligationen und Goldbilanz — Kreis der Belasteten — Das Betriebsvermögen als Maßstab — Nachprüfung der Vermögenssteuerveranlagung — Umlegung der Last durch die Finanzämter — Ausstellung der Einzelobligationen — Veräußerliche und nichtveräußerliche Einzelobligationen — Bank für deutsche Industrieobligationen — Industriebonds — Erststellige Hypotheken des öffentlichen Rechts — Zwangsvollstreckung — Konkursvorrecht — Der Treuhänder — Rückkauf der Einzelobligationen — Verhältnis der Reparationsobligationen zu privaten Obligationen.

Bestimmungen über die Einreise in das Ausland. Mit einem Anhang: Verzeichnis der ausländischen Konsulate in Deutschland. III. Auflage. Herausgegeben von Dr. Hermann van Jindelt im Auftrage der Industrie- und Handelskammer Elberfeld-Barmen. (Verlag Francken & Lang G. m. b. H., Leipzig, Gellertstr. 16. Preis 1,— Mk.) Die Einreisebestimmungen fast aller ausländischen Staaten haben in der letzten Zeit viele grundlegende Aenderungen erfahren. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, daß nunmehr die Vorschriften nach ihrem neuesten Stande, und zwar für sämtliche Länder der Erde in einer neuen Auflage dieser Broschüre, die sich schon früher als vorzügliches Hilfsmittel bewährt hat, zusammengefaßt sind. Damit ist ein von weiten Kreisen ausgesprochener Wunsch erfüllt. Der allgemeine Teil, der gegenüber der vorigen Auflage wesentlich erweitert ist und in dem auch die wichtigsten deutschen Vorschriften über Pässe, Sichtvermerke und Unbedenklichkeitsvermerke mit allen in Frage kommenden Gebührensätzen zum Abdruck gebracht sind, enthält eine kurze, aber alles Wissenswerte behandelnde Anweisung darüber, welche Formalitäten vor dem Antritt einer Auslandsreise zu erfüllen sind und wie man bei der Erledigung zweckmäßigerweise vorgeht. Auch der Hauptteil bringt wertvolle Ergänzungen. Die Einreisebestimmungen selbst, sowie die Angaben über die Visa-Gebühren sind nicht nur auf den neuesten Stand gebracht, sondern es ist auch eine Anzahl Länder neu aufgenommen, deren Bestimmungen über die Einreise bisher nicht veröffentlicht sind (z. B. Aegypten usw.). Zur schnelleren Ermittlung der jeweils für die Erteilung der Visa zuständigen Konsulate sind in einem Anhang alle ausländischen Vertretungen, die zurzeit in Deutschland vorhanden sind, aufgeführt. An Hand der neuen Auflage der Schrift ist es für jeden ein Leichtes, sich eingehend über alle Schritte zu unterrichten, die er vor Antritt einer Auslandsreise zu tun hat. Die Broschüre ist für jeden, der ins Ausland reisen will, ein unentbehrlicher Führer, der ihm viel Zeit und Arbeit erspart.

Kilometerzeiger der Donau und deren schiffbare Nebenflüsse. Im Selbstverlage der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist in 2. Auflage ein Kilometerzeiger für die Donau und deren schiffbare Nebenflüsse erschienen. Dieser Kilometerzeiger bildet eine wertvolle Ergänzung zu der von der gleichen Gesellschaft in Vertrieb gesetzten Donaukarte, da er die kilometrische Entfernung der an der Donau von Regensburg bis Sulina und ihrer schiffbaren Nebenflüsse Drau, Theiß und Save gelegenen Oertlichkeiten und Ladeplätze nebst Angabe der Landesgrenzen, der Pegelstationen, der Standplätze, der Brücken, der Fähren bezw. Ueberfuhren, der Winterhäfen usw. enthält. Von den Schiffahrttreibenden, Spediteuren und Wassersportleuten wird dieser Behelf auf das wärmste begrüßt werden. Der Kilometerzeiger kann durch die Direktion der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien und durch alle gesellschaftlichen Agentien sowie auch durch alle größeren Buchhandlungen zum Preise von öst. Kr. 15 000.— bezogen werden.

Loesch's Speditions-Adreßbuc für den Weltverkehr 13. Auflage 1924. Wie wir hören, wird das von der Speditionsfirma Wilh. Loesch & Co., Hamburg, in deren Verlags-Abteilung herausgegebene bekannte: Loesch's Speditions-Weltadreßbuch" in Kürze in 13. Auflage neu bearbeitet erscheinen. — Das Werk enthält wiederum die Adressen von Spediteuren in Deutschland, übriges Europa, Asien, Afrika, Amerika und Australien nach Städten geordnet, Reedereien, Versicherungsgesellschaften; Verkehrs-, Konsulatsbestimmungen; sowie eine große Anzahl Tabellen. — Der Preis beträgt 15.— Gm. in Deutschland, Umfang ca. 400 Seiten. — Da die Eintragung in diesem Werk für alle am Verkehr beteiligten Kreise wichtig ist, können Prospekte mit Anmelde- und Bestellschein, soweit noch nicht zugesandt, von Wilh. Loesch & Co., Hamburg 26, noch angefordert werden. Einfache Eintragung für Spediteure ist kostenlos.

Hinweis.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg; verantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 12
15. Dezember

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin
Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Erscheint monatlich.

Verlag: „Rhein" Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg a. Rh., Haus Rhein.

Aus dem Inhalt:

XXXI. Jahrgang 1924
Heft 12
15. Dezember

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

56. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Bezugspr. Goldmark 1,50 monatlich. Preiserhöhungen vorbehalten.
Im Jahre erschein. 12 Hefte.
Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten und bei der Verlagsbuchhandlung erhältlich

Einzelne Hefte 2,— Goldmark

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt

Vorsitzender: Generaldirektor Dr. h. c. Ott-Köln

Schriftleiter: Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schleichert, Duisburg

Anzeigen kosten für die gespaltene mm-Zeile Goldmark 0,10

Beilagen nach besonderer Berechnung nur für die Gesamt-Auflage

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung der märkischen Schiffahrtsinteressen e. V, Berlin
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau Minden W. Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund, Sitz Minden i. W., Geschäftsstelle Bremen.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen

Allgemeiner Teil.

Ueber Verkehr und Ertrag der Neckar-Wasserstraße.

Vortrag, gehalten auf der Tagung des Südwestdeutschen Kanalvereins am 14. 11. 24 in Stuttgart
von Dr. Werner Teubert, Potsdam.

Der Wert der Wasserstraßen für die Fortentwicklung der Volkswirtschaft, für die Gewinnung von Wasserkräften und insbesondere für die Verbilligung und Belebung des Verkehrs ist heute in weitesten Kreisen bekannt. Bestrebungen zum Ausbau des Wasserstraßennetzes findet man daher überall im Inland und Ausland. Von den in Deutschland zurzeit geplanten Unternehmungen dürften für den Verkehr am wichtigsten sein die Vollendung des Mittelland-Kanals, eine Kanalverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Nordseehäfen und die vor allem auch zur Ausbeutung von Wasserkräften bestimmten Unternehmungen in Süddeutschland: Ausbau der Mainwasserstraße, der Donau und des Neckars von Mannheim bis Plochingen. Die württembergischen Wünsche, eine leistungsfähige Wasserstraße zum Rhein und später auch zu den Donauländern zu erhalten, entspringen dem gleichen Gedanken, der den Wasserstraßenplänen Bayerns, der Tschechoslowakei und der Schweiz zu Grunde liegt, nämlich einen für den Verkehr vorteilhaften Zugang zum Meere zu erhalten. Und zwar wollen die genannten Länder, um nicht von einem Seehafen abhängig zu sein, sich die Verbindung mit mehreren Meeren durch Binnenwasserstraßen sichern. Die Verbindungen dieser Wasserstraßen dann untereinander, wie sie durch Kanäle von der Donau zur Oder und Elbe, vom Rhein zur Rhone, von der Donau zum Neckar und Main geplant werden, stehen in ihrer Bedeutung für die Entwicklung dieser Länder erst an 2. Stelle; sie sollen auch dazu dienen, das Einflußgebiet der Seehäfen untereinander in Wettbewerb treten zu lassen. Der Durchgangsverkehr wird jedoch geringer bleiben als der Güteraustausch der genannten Länder auf dem Wasserwege mit den Nachbarstaaten und den Seehäfen.

Die Verkehrsbeziehungen Württembergs und der angrenzenden Landesteile, für die ein Wasserstraßenweg in Betracht kommt, beruhen vor allem im Güteraustausch mit dem Ruhrgebiet und den Rheinmündungshäfen, und es ist daher in erster Linie der Ausbau des Neckars anzustreben. So sehr ein weitgehender Ausbau von Wasserstraßen angesichts der voraussichtlichen Entwicklung von Bevölkerung, Landwirtschaft und Industrie zu begrüßen wäre — denn die Vervollkommnung des Verkehrsnetzes würde einen wirtschaftlichen Aufschwung erleichtern und die Kosten wenigstens indirekt lohnen — so zwingt uns doch die finanzielle Lage in Deutschland, nur die Baupläne in Angriff zu nehmen, die eingehender Prüfung auf ihre Bauwürdigkeit standhalten und an sich ein wirtschaftliches Unternehmen zu werden versprechen. Nachdem die Zeit der Geldentwertung überwunden, eine gewisse Beständigkeit in den Großhandelspreisen, den Lebenshaltungskosten und den Frachten eingetreten ist und auch durch die Beziehungen zum Ausland der wirtschaftlichen Entwicklung gewisse Richtlinien gegeben sind, erscheint es angängig, auf Grund der heutigen Verhältnisse zu prüfen, welchen Verkehr und welchen Ertrag das Neckarunternehmen wohl erwarten kann. Es soll dazu zunächst auf eine Denkschrift, die das Reichsverkehrsministerium im Jahre 1920 dem Reichstag unterbreitet hatte, zurückgegangen werden.

Diese Denkschrift hatte auf Grund der Vorkriegspreise den Ertrag des Neckar-Kanals von Mannheim bis Plochingen veranschlagt und dazu auch den Verkehr un-

tersucht, der nach den Verkehrsverhältnissen und den Frachten im Jahre 1913 auf dem geplanten Wasserweg zu erwarten wäre. Es war hierbei eingehend berechnet worden, welche Verkehrsbeziehungen zwischen den in Betracht kommenden Gebieten zu Bahn und zu Wasser bestanden und welcher Anteil daran sich dem Neckarweg wegen seiner niedrigeren Frachten zuwenden würde. Die Verkehrsberechnung kam zu dem Ergebnis, daß bei einer Erhebung von Schiffahrtsabgaben in der Höhe der Einheitssätze, die 1914 auf dem Rhein-Weser-Kanal erhoben wurden, mit einem Neckarverkehr von 4½ Millionen t zu rechnen sei. Diese Zahl bedeutet einen außerordentlich regen Verkehr, wenn man bedenkt, daß im Jahre 1913 einerseits der gesamte Binnenschiffsverkehr Deutschlands nur 100 Millionen t umfaßte, andererseits auf dem Neckar nur etwa ½ Millionen t befördert wurden. Dieser frühere Neckarverkehr entfiel namentlich auf Heilbronn und Jagstfeld und bestand im wesentlichen in Salz, ferner in Holz und Steinen, die zu Tal verfrachtet wurden. Nach dem Kriege war der Neckarverkehr noch wesentlich geringer. Gegenüber 1913 wird der Neckar also durch seinen Ausbau etwa den 10fachen Verkehr erwarten können; während bisher die auf dem Neckar fahrenden Schiffe durchschnittlich kaum über 200 t Tragfähigkeit hatten, werden künftig die Kähne auf dem Neckar etwa die 5fachen Gütermengen aufnehmen können.

Der künftige Verkehr würde sich auf eine größere Anzahl von Orten am Neckar verteilen; den größten Verkehr würde Plochingen erhalten, dessen Hafen als Endpunkt der Wasserstraße das ausgedehnteste Einflußgebiet zufallen würde; Stuttgart wird mit einem Hafenverkehr von etwa 1 Million t jährlich rechnen können und auch der Güterverkehr in Heilbronn, Heidelberg und Jagstfeld würde eine große Bedeutung gewinnen. Von dem gesamten Neckarverkehr wird etwa ⅓ auf die am Neckar selbst gelegenen Orte entfallen; ⅔ werden jedoch in den Neckarhäfen zwischen Schiff und Eisenbahn umgeschlagen werden, sodaß die Vorteile, die der Neckar bietet, weiten Gebieten zugute kommen werden. So wird an dem gesamten Neckarverkehr etwa Württemberg zu 60, Baden zu 10 v. H. beteiligt sein, während fast 30 v. H. der Gütermengen im Empfang oder Versand auf Bayern entfallen werden. Im Gegensatz zu dem bisherigen Neckarverkehr wird der Bergverkehr erheblich überwiegen und in erster Linie auf der Zufuhr von Steinkohlen, Eisen und Stahl, Düngemitteln vom Ruhrgebiet, Getreide und Oelen von den Seehäfen her beruhen. In dem zu 4½ Millionen Tonnen berechneten Verkehr sind ferner noch enthalten zu Berg Braunkohlen und Mehl, zu Tal Holz und Salz. Andere Güter werden fraglos auch in größerem Umfang den Neckar benutzen, sie blieben jedoch in der Berechnung außer Betracht, um zu keinem zu günstigen Ergebnisse zu kommen.

Die Verkehrsberechnung ergab, daß man bei einem Verkehr von 4½ Mill. t mit einer jährlichen Einnahme von 4⅓ Millionen Mark aus Schiffahrtsabgaben auf dem Neckar würde rechnen können. Der Neckarverkehr wird nun zum Teil aus Gütern bestehen, die bisher direkt zu Bahn versandt wurden, zum Teil aus solchen, die schon bisher den Rheinweg benutzten und nun statt in Rheinhäfen in Neckarhäfen umgeschlagen werden. Für alle Sendungen wird der Neckar jedoch einen erheblichen Anreiz bieten, denn es ist errechnet worden, daß durch die Verfrachtung über den Neckar trotz der Schiffahrtsabgabe die beteiligten Kreise noch jährlich insgesamt etwa 4,8 Millionen Mark gegenüber dem bisher billigsten Verkehrswege ersparen würden. Immerhin treten diese Vorteile und die Verkehrseinnahmen zurück hinter der Bedeutung, die dem Ausbau von Wasserkräften für den Ertrag des Neckarunternehmens zukommt. Die Ertragsberechnung hatte einen jährlichen Absatz von 300 Millionen K.W.St. angenommen und einen Verkaufspreis auf Grund der früheren Kohlenpreise, jedoch unter Einrechnung der im Jahre 1920 geltenden Kohlensteuer zu 3⅓ Pfg. je K.W.Std., berechnet. Die Einnahmen aus den Wasserkräften sollten also 10 Millionen Mark betragen. Unter Hinzurechnung der Schiffahrtsabgaben und nach Abzug der jährlichen Ausgaben für Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung der Wasserstraße und der Kraftanlage ergab sich etwa ein Gesamtüberschuß von 11 Millionen Mark, der einer Verzinsung und Tilgung der insgesamt auf 150 Millionen Mark veranschlagten Baukosten zu 7,6 % gleich gekommen wäre. Dies wäre die unmittelbare Verzinsung; berücksichtigt man ferner die Frachtersparnisse, die einen volkswirtschaftlichen Gewinn darstellen, so betrüge der gesamte Nutzen des Unternehmens 10,8 % der Anlagekosten. Hiernach erschien der Neckar-Kanal auch im Vergleich zu anderen Bauplänen so außerordentlich günstig, daß trotz der schweren Zeit, die die Nachkriegsjahre brachten, die Bauarbeiten in Angriff genommen werden konnten.

Die Ergebnisse, zu denen die Denkschrift von 1920 kam, sind in der Oeffentlichkeit nur von wenigen Stellen angefochten worden. Einwendungen, die in 2 Schriften aus Schiffahrtskreisen gegen den Inhalt der Denkschrift erhoben wurden, ließen sich zum Teil widerlegen und sind zum Teil durch die Entwicklung der letzten Jahre entkräftet. Es soll hier nur auf die Behauptung eingegangen werden, daß die Schiffahrt auf dem Neckar mit solchen Nachteilen verbunden sei, daß die Schiffahrt nach wie vor Oberrheinhäfen, wie Kehl, den Neckarumschlagplätzen vorziehen würde. Hierzu ist einmal zu bemerken, daß die Befahrung des Neckars schon dadurch beschleunigt werden wird, daß die Zahl der Schleusen gegenüber dem ersten Entwurf, was in der Ertragsrechnung noch gar nicht berücksichtigt worden ist, erheblich vermindert werden soll; ferner werden die Schiffe auf dem Neckar voraussichtlich ein beständigeres Fahrwasser haben als auf den Oberrheinhäfen bis Kehl, sodaß sie ihre Tragfähigkeit im Durchschnitt besser ausnutzen können. Wenn schließlich behauptet worden ist, daß die geplanten Abmessungen der Neckarwasserstraße nicht ausreichend seien, um der Mehrzahl der Rheinkähne den Zugang zu gestatten, weil ein großer Teil der Rheinkähne 1700—1800 t Tragfähigkeit habe, so ist zu erwidern, daß noch vor einigen Jahren in der deutschen Rheinflotte im Durchschnitt auf einen Kahn kaum mehr als 1000 t Tragfähigkeit entfiel und in der Nachkriegszeit das Bestreben dahin ging, überwiegend Kähne von 1300—1400 t zu bauen; von den immerhin zahlreichen Neubauten der letzten Jahre entfällt auch der weitaus größte Teil auf diese Größe, unter dem Rest dürften sich weit mehr Schiffe unter 1300 als über 1400 t befinden. Schiffe von 1300 bis 1400 t werden aber den Neckar befahren und ihre Tragfähigkeit sehr günstig und zwar besser als auf dem oberen Rhein ausnutzen können.

Wenn man mithin annimmt, daß die Ertragsberechnung von 1920 für die Vorkriegsverhältnisse zutreffend war, so fragt es sich, wie die Aussichten des Kanalunternehmens sind, nachdem sich die Unterlagen für die Berechnung der Einnahmen und Auslagen im Verlauf der letzten 10 Jahre geändert haben. Betrachen wir zunächst, in welchem Umfange der Güterverkehr den Neckar benutzen wird und welche Einnahmen das Unternehmen von ihm erwarten kann. Geht man dabei zunächst davon aus, daß bei Eröffnung der Wasserstraße die allgemeine Güterbewegung in den in Betracht kommenden Teilen des Reiches den gleichen Umfang habe, wie im Jahre 1913, so ist zu prüfen, in welchem Maße sich der Verkehr auf Grund der heutigen Spannung zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten sich dem Neckar zuwenden würde. Um wieviel sind nun die Wasserfrachten gegenüber der Vorkriegszeit gestiegen? Die Löhne für die Schiffsbemannung sind heute um etwa 30 Prozent höher, die Beschaffungskosten

eines Rheinkahnes erfordern jedoch etwa nur 20 v. H. mehr als damals. Die Kohlenpreise ab Zeche sind um 25 v. H. gestiegen. Es ist daher sehr ausreichend und jedenfalls für die Ertragsberechnung nicht zu günstig, wenn man eine Steigerung der gesamten Wasserfrachten um ⅓ annimmt. Dies entspricht auch etwa dem Stande der Rheinfrachten in den letzten Monaten. Auch für die Umschlagskosten, Hafenabgaben und sonst auftretende Nebenkosten dürfte diese Steigerung reichlich bemessen sein, liegt doch der deutsche Großhandelsindex nur auf 127 v. H., der Reichsindex für Lebenshaltungskosten noch niedriger. Auch eine Erhöhung der Schiffahrtabgaben soll zunächst angenommen werden, und zwar auch um ⅓; zeigten nachher die Ertragsberechnung, daß diese Erhöhung nicht erforderlich ist, so erhöhen sich um diesen Mehrbetrag die Frachtersparnisse, und es wird dann voraussichtlich noch mehr Verkehr erwartet werden können, als berechnet worden ist.

Gegenüber der sonstigen Preisentwicklung sind bei der Reichsbahn, die infolge des Krieges und der ihr auferlegten Lasten unter ungünstigeren Bedingungen als damals arbeiten muß, die Gütertarife im allgemeinen stärker gestiegen als um ⅓. Auch nach der im September eingetretenen Frachtermäßigung, bei der die meisten Tarife um 10 Prozent herabgesetzt wurden, liegen die Eisenbahnfrachten im Durchschnitt um 50 v. H. höher als 1913. Diese Frachtensteigerung trifft jedoch den Güterverkehr im einzelnen in ganz verschiedenem Maße. Die Tarife für hochwertige Güter sind bekanntlich sehr stark, die der geringwertigen nur wenig gestiegen; ebenso machen sich wegen der Staffelung der Tarife die Erhöhungen bei weiten Entfernungen sehr wenig, bei kurzen sehr stark bemerkbar. Es wird daher bei den jetzt geltenden Frachten der Anreiz, den direkten Eisenbahnweg zu verlassen und auf den Neckar überzugehen oder für den Umschlag zwischen Schiff und Bahn statt eines Oberrheinhafens einen Neckarplatz zu wählen, bei den einzelnen Güterarten und Verkehrsbeziehungen ein anderer sein, als bei der Frachtenlage des Jahres 1913.

Sieht man zunächst von dem Kohlenverkehr ab, so ergeben sich bei Vergleich der Frachten über den Neckar mit dem sonst billigsten Verkehrswege für die übrigen bei der Verkehrsberechnung berücksichtigten Güterarten im allgemeinen erheblich größere Spannungen zugunsten des Neckars als für das Jahr 1913. Der Umfang des Neckarverkehrs wird sich zwar voraussichtlich nicht verändern, da sich zwar mehr hochwertige Güter dem Neckar zuwenden, dafür aber ein Teil der geringwertigen Güter, z. B. Düngemittel, den direkten Bahnweg bevorzugen würden; aber die Güter, die den Neckarweg benutzen, würden bei der heutigen Frachtenlage ganz erheblich höhere Ersparnisse erzielen. Denn die in Betracht kommenden Eisenbahntarife für Getreide, Mehl, Oel, aber auch für Eisen, liegen um 50—100 Prozent über den Friedenssätzen. So würden die auf dem Neckar zu erwartenden Gütermengen außer Kohlen, deren jährliche Frachtersparnis in der Denkschrift zu 2½ Millionen Mk. ermittelt war, bei unverändert angenommenen Schiffahrtsabgaben jetzt einen Vorteil von 4½ Millionen Mk. erzielen. Getreide, das in großen Mengen über den Neckar gehen wird, könnte auch bei erhöhten Abgaben noch mit fast den doppelten Ersparnissen wie bei den Vorkriegsfrachten rechnen.

Nicht zu günstig für den Neckar liegen heute die Frachtverhältnisse bei dem wichtigsten Verkehr, der Zufuhr von Ruhrkohlen und rheinischen Braunkohlen nach Süddeutschland. Der Kohlentarif der Reichsbahn ist auf große Entfernungen derart billig, daß z. B. die Fracht vom Ruhrgebiet nach München nur um 3 Proz. teurer ist als vor dem Kriege. Für das wichtigste Einflußgebiet des Neckars, das sich über Württemberg hinaus bis etwa nach Augsburg erstreckt, sind die Bahnfrachten vom Ruhrgebiet jedoch wesentlich und zwar im Durchschnitt, soweit überschlägliche Berechnungen ergaben, um etwa 20 Prozent gestiegen. Um nun in diesem Gebiet, das früher zu dem Einflußgebiet der Oberrheinhäfen gehörte, den Wettbewerb der Rheinschiffahrt wieder zu ermöglichen, ist vor einigen Monaten der Wasserumschlagtarif für Kohlen eingeführt worden, der für die Bahnfrachten von den Rhein- und Mainumschlagplätzen so erhebliche Ersparnis bringt, daß die Gesamtfrachten von der Ruhr unter Benutzung von Eisenbahn und Wasserweg sich vielleicht nur ¼ höher stellen als vor dem Kriege, sodaß in dem Gebiet zwischen dem Oberrhein und Augsburg der Rheinweg wieder bevorzugt werden wird; es ist also wenigstens annähernd hier das frühere Frachtverhältnis zu Gunsten der Schiffahrt hergestellt. Nach den jetzt geltenden Tarifen läßt sich aber nicht berechnen, in welchem Umfang der Kohlenverkehr auf die Neckarumschlagplätze übergehen würde und welche Ersparnisse dadurch gemacht werden; denn man kann nicht annehmen, daß dieser Umschlagtarif ohne weiteres auf die Neckarhäfen angewandt werden würde. Dieser Tarif ist auf die geographische Lage der Umschlagplätze zugeschnitten und gewährt gerade für mittlere Entfernungen von 100—300 km besonders niedrige Sätze, die wiederum für die Häfen am oberen Rhein andere sind als für Mannheim und die Mainhäfen. Man wird aber annehmen müssen, daß entsprechend dem Sinne dieses Tarifs die Frachten zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt in Süddeutschland in ein ähnliches Verhältnis wie vor dem Kriege zu bringen, auch der Umschlagtarif auf die Neckarplätze derart angewandt würde, daß die Frachten zu Bahn und zu Wasser sich wieder so verhalten, wie sie für die Denkschrift damals ermittelt wurden.

Mit einer solchen Tarifgestaltung wird man rechnen können, denn die Reichsbahn wird angesichts ihrer künftigen finanziellen Lasten nicht in der Lage sein, mit einer so günstigen durchgehenden Wasserstraße von der Ruhr nach Württemberg, gerade bei der für den Wasserweg so besonders günstigen Kohlenbeförderung, in Wettbewerb zu treten. Man wird daher damit rechnen können, daß auch bei den heutigen Frachtverhältnissen der Kohlenverkehr auf dem Neckar denselben Umfang annehmen könnte, wie er für 1913 berechnet wurde. Die Frachtersparnisse würden entsprechend der Steigerung der Gesamtfrachten, auch wenn die Schiffahrtsabgaben um ⅓ erhöht würden, um ¼ höher sein als 1913. Insgesamt für alle Güter würde demnach bei der heutigen Frachtenlage der Neckarverkehr denselben Umfang erreichen, wie er für 1913 ermittelt wurde. Rechnet man mit denselben Abgabetarifen auf der Neckarwasserstraße, so würde jedoch durch den Neckar jährlich 8,3 Millionen Mark erspart werden, d. h. 70 v. H. mehr als 1913. Würden die Abgabensätze zur Erzielung eines höheren Ertrages um ⅓ erhöht werden müssen, so bliebe dennoch den Verfrachtern ein wirtschaftlicher Gewinn von 6,9 Millionen Mark, d. h. 40 % mehr als die Denkschrift errechnete.

Trotzdem wird die Ertragsberechnung des Neckar-Unternehmens bei den heutigen Verhältnissen nicht ganz zu den günstigen Ergebnissen kommen können, wie man sie im Jahre 1920 veranschlagte. Es liegt dies daran, daß die Einnahmen aus den Wasserkräften nicht so günstig wie damals beurteilt werden können. Die Denkschrift rechnete für das Absatzgebiet der Neckarwasserkräfte für 1913 mit einem mittleren Kohlenpreis von 19 Mark und schlug dazu 1,2 Mark Kohlensteuer. Nach den heutigen Preisen kostet die Ruhrkohle ab Zeche 15 Mark gegen 12 Mark im Jahre 1913 und in dem Absatzgebiet der Neckarwerke wird man durchschnittlich mit 27 M./t rechnen können. Das wäre also nur eine Steigerung um etwa ¼. Rechnete man ferner damals damit, daß in Dampfkraftwerken zur Gewinnung von 1 Kwst. 1,2 kg Kohlen erforderlich wären, so wird man heute, wenn es sich darum

handelt, Wärmkeraft durch Wärmekräfte zu ersetzen, in Anbetracht der Verbesserung der Wärmekraftmaschinen, der Entwicklung der Dieselmotoren annehmen müssen, daß 1 Kwst. nur noch etwa 0,9 kg Kohle ersetzt — der Wert der Wasserkraft ist also verhältnismäßig geringer geworden. Die Denkschrift nahm einen Verkaufspreis der Wasserkraft zu $3\frac{1}{3}$ Pfg. die Kwst. an, jetzt wird man nur mit 3,5 Pfg. rechnen dürfen. Das ergäbe bei 300 Millionen Kwst. eine jährliche Einnahme von $10\frac{1}{2}$ Millionen Mark. (Schluß folgt.)

Das Teubertsche Gutachten über die Hansakanalfrage.

Von Dr. Flügel, Bremen.

Unter der Ueberschrift „Der Hansakanal“ ist im Heft 9 dieser Zeitschrift auf das wirtschaftliche Gutachten von Regierungsrat Dr. Werner Teubert, Potsdam, über die Hansakanalfrage hingewiesen. Wenn dabei bemerkt war, daß es wahrscheinlich demnächst veröffentlicht werden würde, so handelt es sich um einen Irrtum. Das Gutachten ist bereits in vollem Umfange in der Zeitschrift Werft-Reederei-Hafen vom 7. Juli 1924 abgedruckt. Es hat den Titel „Untersuchungen über die Bauwürdigkeit der zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen geplanten Kanalverbindungen“ und stellt eine außerordentlich gründliche und streng wissenschaftliche Arbeit dar, die weitgehendes Interesse, nicht zuletzt im Leserkreise der Z. f. B., verdient. Es soll deshalb versucht werden, im folgenden den Gang der Untersuchungen und die wichtigsten Ergebnisse Teuberts auszugsweise kurz wiederzugeben. Der Hauptzweck dieses Berichtes kann nur sein, möglichst viele zu veranlassen, die Abhandlung selbst zu lesen:

Teubert gliedert seine Arbeit in folgende Abschnitte:

- I. Einleitung.
- II. Der Verkehr im Jahre 1913.
- III. Die Verkehrslage und ihre Frachten.
  1. Die vorhandenen und geplanten Wasserstraßen.
  2. Grundlagen für die Berechnungen der Frachten.
  3. Vergleich der Frachten auf den verschiedenen Verkehrswegen.
- IV. Kanalverkehr, Einnahmen und Frachtersparnisse.
- V. Die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßenpläne; Zusammenfassung.

In der Einleitung ist u. a. auf die schweren Schäden hingewiesen, die der Verlust des Krieges gerade den Hansestäten durch Verlust fast der gesamten Flotten und zahlreiche andere harte Bestimmungen des Versailler Vertrages gebracht hat. Teubert legt dar, daß die Kanalbauten des Rhein-Herne-Kanals, des Lippekanals, des Rhein-Main-Donau- und des Rhein-Neckar-Donau-Kanals die Aussichten der deutschen Nordseehäfen, ihre früheren Verkehrsbeziehungen wieder zu gewinnen oder zu erhalten, sehr erschweren. Treffend führt er den verhältnismäßig guten Verkehr der deutschen Seehäfen im Vergleich mit Rotterdam und Antwerpen in den letzten Jahren vor allem auf die Wirkung der Markinflation zurück. Daneben spielte natürlich auch die künstliche Behinderung des Rheinverkehrs durch politische Maßnahmen eine wichtige Rolle. Teuberts Erwartung, daß nach Anpassung der deutschen an die Weltmarktpreise Rotterdam und Antwerpen eine Vormachtstellung in weiten Gebieten Deutschlands erlangen würden, wie sie sie auch vor dem Kriege nicht gehabt haben, wird durch die Statistik des Verkehrs in den letzten Monaten leider schon bestätigt. Die Entwicklung in den ausländischen Häfen übertrifft jetzt die der deutschen Nordseehäfen nicht unbeträchtlich.

Die dringenden Wünsche nach einer guten Wasserstraßenverbindung mit dem Ruhrgebiet seitens der Hansahäfen, um sich ihren Verkehr zu erhalten, sind daher begreiflich. Andererseits braucht man einen derartigen Wasserweg aber auch im rheinisch-westfälischen Industriebezirk im Interesse des Absatzes der eigenen Produkte, besonders Kohle und Eisen, an die Küste, namentlich nach Hamburg, wo der scharfe Wettbewerb zwischen deutscher und englischer Kohle entscheidend durch die Verbindung beeinflußt wird.

Teubert zeigt, daß die bisherigen Verbindungen einschließlich der Vollendung des Mittellandkanals bis Magdeburg den Bedürfnissen des Verkehrs Ruhr—Hansahäfen nicht entsprechen. Er geht kurz auf die verschiedenen Pläne ein, die zum Teil wieder aufgegeben sind, nachdem man in den Hansestädten die Notwendigkeit der Verständigung erkannt, Sondervorteile zurückgestellt und sich mit den wichtigsten Interessenten des Ruhrgebietes und der berührten Gegenden auf den Hansakanal geeinigt hatte. Er untersucht auf gleicher Basis 1. die vorhandenen bezw. beschlossenen Wasserstraßen (Mittellandkanal), 2. den Küstenkanal (mit Stader-Kanal zur Elbe), 3 den Hansakanal ab Bramsche (ganzer Hansakanal, von Bramsche über Achim a. d. Weser zur Elbe), 4. den Hansakanal über Minden (Weserkanalisierung und Ostteil des Hansakanals, Achim-Elbe) und 5. den Nord-Süd-Kanal.

Im II. Abschnitt ist zunächst gesagt, daß die Verhältnisse von 1913 und nicht die der Nachkriegsjahre zu Grunde gelegt werden müssen. Die Entwicklung hat dem Gutachter auch hierin Recht gegeben. In einer Tabelle bringt er den Güterverkehr zwischen Rheinland-Westfalen und dem Küstengebiet von Belgien, Niederland und Deutschland. Es sind gewaltige Zahlen. In einer 2. großen Tabelle ist der für eine Wasserstraße in Betracht kommende Verkehr des Jahres 1913 zusammengestellt. Unter Berücksichtigung der möglicherweise zu verdrängenden englischen Kohleneinfuhr handelt es sich insgesamt um 14 Millionen Tonnen, deren Ueberlenkung auf die verschiedenen Kanäle untersucht werden muß.

Der III. Abschnitt bringt zunächst wieder an Hand einer übersichtlichen Tabelle die Entfernungen von den verschiednen Seehäfen. Hannover und Minden nach Gelsenkirchen auf den verschiedenen Wegen, d. h. zu Bahn und über die 5 untersuchten Wasserstraßen. Wirkliche und Betriebskilometer sind dabei besonders berücksichtigt. Die beigefügte graphische Darstellung (Fig. 1, Verkehrslängen) veranschaulicht die Berechnungen und zeigt, wie stark der Hansakanal ab Bramsche den anderen Wasserwegen hierin überlegen ist. Er nähert sich stark den Bahnentfernungen und damit den natürlichen Luftlinien. Mit Recht betont Teubert aber, daß nicht die Entfernungen, sondern die Frachten entscheidend sind und daß diese ganz verschieden sein werden, je nach Länge von Neubaustrecken usw.

Die Berechnung der Kosten der Güterbeförderung wird wie bei früheren Untersuchungen theoretisch ermittelt. Dabei wird das Verhältnis der Wasserfrachten und Bahntarife wie vor dem Kriege angenommen, da eine bessere Basis nicht zu finden ist. Die Schiffahrtskosten sind in Anlehnung an Symphers Methode in einer besonderen Anlage im einzelnen nachgewiesen. Es ist das 1000-t-Schiff zu Grunde gelegt; mit 20 % Rückfracht Seehäfen—Ruhr, der von Sympher angenommenen, praktisch meist übertroffenen Zahl. Die Abgaben sind in der Höhe der Kanalabgaben auf dem Mittellandkanal nach den ur-

ÜBERSICHTSKARTE des GÜTERVERKEHRS und der WASSERSTRASSEN NORDWESTDEUTSCHLANDS mit den Anschlüssen nach Holland und Belgien

Binnensch.-Verk. Seeverkehr
Eisenb.-Verk. Empfang Eisenb.-Verk.
See-Verkehr Versand Binnensch.-Verk.

— MASSTAB — FÜR DIE DURCHM. DER KREISE

sprünglichen Sätzen angenommen. Auf der kanalisierten Weser ist der 10. Teil derselben in Ansatz gebracht. Teubert bemerkt, daß diese einheitliche Basis für die Berechnung nötig ist, daß aber praktisch je nach dem Gesamtergebnis eine Erhöhung oder Verminderung in Frage kommt, sodaß der günstigste Weg entsprechend niedrigere Abgaben ermöglicht. Dadurch würde dann allerdings rückwirkend der Verkehr wieder weiter gehoben. Doch ließ sich das wohl ziffernmäßig nicht mehr ermitteln. Auf dieser Grundlage der gleichen Schiffahrtskosten ist nun die Höhe der Fracht für verschiedene Güter auf den verschiedenen Wegen berechnet. Es kostet beispielsweise Kohle von Gelsenkirchen nach Hamburg über den Mittellandkanal 6,33, über den Küstenkanal 5,05. über den Hansakanal ab Bramsche 4,46, über den Hansakanal über Minden 4,63 und über den Nord-Süd-Kanal 5,65 M./t. Die Frachten werden mit den Bahnfrachten verglichen. Der Hansakanal ab Bramsche bringt für die Seehäfen im Durchschnitt gegenüber der Bahnfracht eine Ersparnis von 46 % und gegenüber dem Mittellandkanal von 23 % bei Steinkohle und von 52 % bezw. 21 % sogar bei Eisen. Er steht wieder im Erfolg an der Spitze.

Im Abschnitt IV stellt Teubert nun fest, welcher Verkehr auf einen der neuen Wege infolge der niedrigeren Frachten, die er gegenüber der Bahn oder dem Mittellandkanal bietet, übergehen wird. Für Wasserwege ist gegenüber der Bahn nur der Verkehr eingesetzt, für den ein Anreiz von 10 % und bei hochwertigen Gütern von 15 % vorliegt. Eine Steigerung des Friedensverkehrs wurde auch für die Zukunft ganz außer Acht gelassen, um in keiner Hinsicht günstig zu rechnen. Der so für die einzelnen Verkehrsgebiete ermittelte Verkehr ist wiederum um 20 % gekürzt, in der Annahme, daß diese Menge wegen Frost, dringender Sendungen usw. der Bahn verbleibt. Selbstverständlich sind überhaupt von vornherein die grundsätzlich der Bahn verbleibenden Güter ausgeschieden. Von der bisher in den Seehäfen aus England bezogenen Menge Kohlen ist nach Interpolarverfahren den neuen Wegen je nach der Frachthöhe ein Anteil zugemessen. Volle Verdrängung wird durch den Hansakanal ab Bramsche erzielt. Doch ist auch hierbei wegen der Winterfrostsperre und der Sortenfrage wieder ein Anteil von 20 % als grundsätzlich England verbleibend abgezogen. Diese Untersuchungen führen zur Uebersicht über den Kanalverkehr, Abgaben und Frachtersparnisse. Der Hansakanal ab Bramsche steht im Verkehr und in den Ersparnissen an der Spitze, nämlich mit 11,91 Millionen Tonnen Verkehr und 0,97 M./t Frachtersparnis. Zum Vergleich der Ersparnis mit der der anderen Wege dient die Figur 2.

Wegen der Erhöhung der Rückfracht auf 20 % der Hinfracht sind vorsichtshalber von den Frachtersparnissen Beträge abgesetzt, in der Annahme, daß die Schiffer diesen Verkehr erzielen, indem sie besonders niedrige Raten bieten, die sie durch entsprechende Erhöhung der anderen Frachten ausgleichen, jedenfalls eine weitgehende Vorsichts-Rechnung.

Im V. Abschnitt wird die Bilanz gezogen. Besonders bemerkenswert ist die Ertragsberechnung. Der Hansakanal ab Bramsche ist mit 187,3 Millionen Mark Baukosten billiger als der Hansakanal über Minden und der Nord-Süd-Kanal, übertrifft dagegen den Küstenkanal mit 172,6 Millionen Mk. Entscheidend ist aber der Gesamtüberschuß und die Verzinsung. (Vgl. Figuren 3 und 4.) Ersterer errechnet sich aus Ueberschuß der Abgaben = Einnahmen über die Ausgaben (Jahreskosten einschl. 5 % Verzinsung und 0,5% Tilgung), vermindert um entgangene Abgaben der Bahn oder des Mittellandkanals, vermehrt um die Frachtersparnisse. Dieser Gesamtüberschuß beträgt jährlich beim Hansakanal ab Bramsche 10,29 Millionen Mk., beim Küstenkanal 6,64 Millionen Mark, beim Hansakanal über Minden 6,0 Millionen Mk. und beim Nord-Süd-Kanal 2,68 Millionen Mk. Das Anlagekapital verzinst sich nach Abzug von 0,5 % Tilgung mit 10,5 % beim Hansakanal ab Bramsche, 8,8 % beim Küstenkanal, 8,0 % beim Hansakanal über Minden und 3,8 % beim Nord-Süd-Kanal. Bei letzterem bleibt also die Verzinsung unter der bei den Ausgaben eingesetzten Höhe, wie sich ja auch durch die negative Zahl des Gesamtüberschusses ergibt. Erwähnt werden muß noch, daß bei den Einnahmen aus Ausgaben auf den vorhandenen Wasserstraßen durch den neuen Verkehr nur 80 % den neuen Wegen zugewiesen sind und daß beim Hansakanal über Minden sowie wie beim Nord-Süd-Kanal die Kraftgewinne der kanalisierten Weser berücksichtigt sind. Beim Nord-Süd-Kanal ist das geschehen in dem Gedanken, daß in diesem Falle für den Verkehr der Weserseehäfen wie beim Hansakanl über Minden die kanalisierte Weser benutzt werden würde. Die Annahme, daß die dabei erzielte Krafteinnahme dem Nord-Süd-Kanal zugute kommen würde, ist für diesen sehr günstig. Denn praktisch dürfte man wohl nicht so verfahren können, auch nicht beim Hansakanal über Minden. An einer anderen Stelle weist Teubert auf diesen Punkt auch besonders hin. Diese Berechnungsarten sind offenbar gewählt, weil der Gutachter, wie er zum Schluß ausdrücklich betont, die Ertragsberechnung für den Hansakanal ab Bramsche eher zu ungünstig als zu günstig durchführen wollte. Bei den erwähnten Ertragsziffern des Nord-Süd-Kanals fällt dieser im Schlußvergleich für die Verkehrsbeziehungen zwischen der Ruhr und den Hansahäfen aus, ebenso wie im Mittellandkanal.

Nach Abzug des der Bahn entgangenen Gewinns stellt sich die Verzinsung auf 9,6 Proz. beim Hansakanal ab Bramsche, 7,9 Proz. beim Küstenkanal und 7,4 Proz. beim Hansakanal über Minden. Erreicht der Verkehr nur 80 % der ermittelten Höhe, so vermindern sich die Zahlen auf 7,5 %, 6,1 % und 5,9 %. Erhöht er sich dagegen auf 120 %, so steigen sie auf 11,7 %, 9,7 Proz. und 8,8 % in der Reihenfolge wie oben. Auch bei geringerem Verkehr bleibt also der Hansakanal ab Bramsche noch stark überlegen. Bei wachsendem Verkehr fällt seine kurze Linienführung naturgemäß am meisten in die Wagschale. Seine Ueberlegenheit gegenüber dem Küstenkanal wird noch größer, wenn der mit 0,5 Millionen t sehr hoch veranschlagte Torfverkehr des Küstenkanals, der bei den anderen Wegen überhaupt nicht eingesetzt ist, sich verringern würde. Auch ist zu berücksichtigen, daß die verglichenen Wege doch nicht voll gleichwertig sind. Der Hansakanal vermag mit seinen Doppelschleppzugschleusen lediglich für den neuen Verkehr eine größere Leistungsfähigkeit als der Küstenkanal, weil die dabei im Dortmund—Ems-Kanal vorgesehenen einzelnen Schleppzugschleusen zusammen mit den alten Schleusen auch noch den Emdener Verkehr bewältigen müssen und deshalb für neuen Verkehr nicht so viel Raum lassen. Für die weitere Verkehrsentwicklung ist dieser Punkt besonders wichtig. Auch der Hansakanal über Minden ist in diesem Punkte dem Küstenkanal überlegen. Teubert weist weiter darauf hin, daß der Mindener Weg den Weserhäfen fast den gleichen Verkehr bringt wie der Küstenkanal und daß er dem Verkehr zwischen der Elbe und Mitteldeutschland viel besser dienen kann. Bei einem Vergleich zwischen dem Küstenkanal und dem Hansakanal über Minden spricht ferner der Kraftgewinn und die erstrebte Verbindung sowie die schon vorher nötige Förderung der Oberweserschiffahrt zum Main für den letzteren. Er „besteht also aus Teilen von Wasserstraßen, die unter allen Umständen zum deutschen Wasserstraßennetz für die Großschiffahrt gehören. Für den Küstenkanal läßt sich das nach dem Ergebnis dieser Untersuchungen nicht nachweisen. Daher dürfte trotz etwas geringerer Verzinsung auch der Hansakanal über Minden dem Küstenkanal vorzuziehen sein.“

„Der Hansakanal ab Bramsche überragt aber alle anderen Pläne in allen wesentlichen Punkten — Verkehr, Frachtersparnis, Gesamtüberschuß, Verzinsung, Leistungsfähigkeit technischer und wirtschaftlicher Art und Zukunftsmöglichkeiten — so erheblich, daß das Gutachten sich uneingeschränkt für ihn aussprechen muß.“

Eine Schädigung der Rheinschiffahrt sowie des Emdener Hafens nimmt Teubert nicht an. Dagegen würde der Hansakanal ab Bramsche der deutschen Volkswirtschaft insgesamt einen erheblichen Aufschwung bringen: Verdreifachung des Binnenschiffsverkehrs in den Weserhäfen, Zunahme des schon gewaltigen Hamburger Binnenschiffsverkehrs um 50 Prozent, erhebliche Belebung auch des Lübecker Verkehrs, im gesamten deutschen Binnenschifffahrtverkehr eine Zunahme der Verkehrsmengen von 12 Prozent und der Verkehrsleistungen von über 20 Prozent.

In der Zusammenfassung kommt Teubert zu dem Schluß, daß eine neue Wasserstraße für den Wiederaufbau des deutschen Wirtschaftslebens, insbesondere für die Entwicklung des Ruhrgebietes und das Gedeihen der Seehäfen notwendig ist, daß ein solcher Kanal ein wirtschaftliches Unternehmen sei und daß der Hansakanal von Bramsche über die Weser zur Elbe unter den verschiedenen Plänen den Vorzug verdiene.

Fulda-Kinzig- und Sinnkanal.

Von Baurat Uhlfelder, Frankfurt a. M.

Die Verbindungen des Maines mit der Weser, die allein von allen deutschen Strömen ihre nationale Selbständigkeit behalten hat, spielen unter den Kanalprojekten, welche nach dem Kriege mit besonderem Eifer betrieben werden, eine größere Rolle.

Der See-Fulda-Main-Kanal-Verein mit dem Sitz Fulda hat in der kurzen Zeit seines Bestehens zur Klärung der Frage einer Verbindung von Weser und Main Vorarbeiten erheblichen Umfanges geleistet. Das Vorprojekt des Vereins, aufgestellt vom Verfasser, hatte bereits die Ausführbarkeit dieses Kanals hinsichtlich der Gebirgsüberwindung und der Wasserversorgung nachgewiesen. Es wurde von dem staatlichen Vorarbeitenamt in Eisenach in technischer, geologischer, hydrologischer, energetischer und wirtschaftlicher Beziehung durchgearbeitet, wodurch bestätigt wurde, daß dieser Kanal nicht nur in einwandfreier Weise und ohne technische Schwierigkeiten zur Durchführung gebracht werden kann, sondern daß sich dabei auch Wasserkräfte gewinnen lassen, welche die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens sehr verbessern.

Der Kanal erhält von Hanau bis Kassel eine Länge von 208 km, wovon 50 km auf die südliche Talstrecke, 23 km auf die Bergstrecke und 135 km auf die nördliche Talstrecke entfallen. Er steigt nach dem staatlichen Projekt von Hanau aus mit 10 Staustufen zu der auf + 350 NN liegenden Scheitelhaltung, fällt von dieser mit 2 Hebewerken in das Tal der Fliede und der Fulda und erreicht mit 25 Staustufen den bereits kanalisierten Teil der Fulda bei Kassel. Der Sinnkanal verläßt den Main bei Gemünden und steigt mit 9 Staustufen im Sinntal auf, durchbricht die Wasserscheide zwischen Sinn und Kinzig in einem 3½ km langen Tunnel, erreicht auf der Höhe + 258 NN den Kinzigkanal bei Niederzell.

Neben einer ausreichenden Versorgung des Kanals mit Speisewasser wurde auf die Erfassung und weitgehende Ausnutzung aller im Kanalgebiete vorhandenen Wasserkräfte besonderer Wert gelegt. Die für die Sicherstellung des Kanalspeisewassers vorgesehenen 6 Stauweiher und Talsperren lassen sich zum Ausgleich des Abflusses während des ganzen Jahres mit heranziehen. In den geplanten Kraftwerken werden insgesamt rund 181 Mill. KwSt. gewonnen.

Es wird eine wirtschaftliche Frage sein, ob man sich entschließen soll, sämtliche Kraftwerke zur Ausführung zu bringen und auch die kleineren Laufwerke für Ueberlandversorgung heranzuziehen oder letztere der örtlichen Ausnutzung zu überlassen. Daß das Projekt auch die zurzeit sehr mißständigen Verhältnisse bei Hochwasser beseitigt, sei der Vollständigkeit halber noch erwähnt.

Der Kanal soll für 1000—1200-t-Schiffe gebaut werden, falls auch der Weser-Kanalisierung dieser Normaltyp zu Grunde gelegt wird. An dem Fulda-Kinzig-Kanal liegen außer Hanau noch die Industrieorte Gelnhausen, Fulda und Kassel. Von Naturvorkommen im Durchzugsgebiet sind zu nennen: Holz, Basalte, Eisenerze und Salze, namentlich Kali, ferner Braunkohle.

Die Main-Weser-Verbindung über die Fulda bildet die notwendige Ergänzung des deutschen Wasserstraßennetzes, das sich in seinen Hauptzügen aus den parallelen Strömen: Rhein, Weser, Elbe und Oder mit den senkrecht dazu ziehenden großen Kunststraßen: Mittellandkanal und Main-Donau-Weg zusammensetzt, schließt größere Wirtschaftsgebiete im Herzen von Deutschland auf und läßt eine wichtige Durchgangsstraße entstehen, die im Norden von den deutschen Seehäfen: Hamburg, Bremen, Lübeck ausgeht und im Süden nach Süddeutschland und die Donauländer ausstrahlt. Der Fulda-Kinzig- und Sinn-Kanal berücksichtigt insbesondere die wirtschaftlichen Interessen des westlichen Teiles von Süddeutschland und macht die Wirtschaftsgebiete von Unterfranken sowie die am Untermain und am Oberrhein vom Rheine und dem fremden Seehäfen unabhängig.

Der Neußer Hafen und sein Hinterland.

Von Hafendirektor Fischer, Neuß.

Für die Entwicklung eines jeden Hafens ist neben der Ortsindustrie das Hinterland mit seiner Industrie und seinem Handel ausschlaggebend. Der Hafen ist für das Hinterland ein Sammelbecken der Ware, und zwar entweder zum Empfang und zur Weiterleitung an die verbrauchende und verarbeitende Industrie (Import), oder zur Ausfuhr für die Fertigfabrikate und Rohstoffe (Export), wobei bei einem Binnenhafen unter Im- und Export nicht ausschl. der Warenverkehr mit dem Auslande zusammenfällt, sondern auch der Verkehr mit den Waren, die aus dem Inlande auf der Wasserstraße befördert, ihrem Bestimmungsort zugeführt, oder aber im doppelt gebrochenen Verkehr in das Inland versandt werden. Außer der Größe und Lage der Wasserstraße zu den verschiedenen Industrie- und Wirtschaftsgebieten sind die Zubringerlinien der Bahn für einen Hafen von großer Wichtigkeit.

Für Neuß, als Rheinhafen, kommen für den eigentlichen Im- und Export die Seehäfen Rotterdam und Ant-

werpen in Frage; außerdem als Verkehrsgebiet Süddeutschland und die Schweiz. Als Eisenbahnknotenpunkt treffen sich in Neuß die Linien von Köln, Düren, M.-Gladbach, Viersen und Krefeld. Da im gebrochenen Verkehr für den Umschlag am Hafen die Höhe der Eisenbahnfracht von ausschlaggebender Bedeutung ist, so sind die Eisenbahnlinien von Krefeld. Viersen, Köln und zum Teil auch Düren nur bis zu dem Punkte als Zubringer- und Abgangslinien zu betrachten, wo der Frachtscheitelpunkt liegt, also nach der entgegengesetzten Seite die Eisenbahnfracht für die Konkurrenzhäfen Krefeld und Köln günstiger ist. Die Linie M.-Gladbach und weiterhin nach der holländischen Grenze, wird durch eine Konkurrenz der beiden vorgenannten Häfen nicht so sehr behindert. Die Grundlage für den Neußer Hafen bildet das Massengut, im Gegensatz zu Düsseldorf und Köln, deren Hauptumschlag in Stückgut besteht. Für den Neußer Hafen ist als Hauptumschlagsgut die Stückkohle zu nennen, und zwar handelt es sich um Kohlen, die aus dem Wurmrevier (Eschweiler Bergwerks-Verein) und von den holländischen Gruben in Limburg kommen. Die Kohlen werden ab Neuß auf dem Wasserwege nach Süddeutschland und der Schweiz befördert. Auch Braunkohlen, von frachtgünstig liegenden Gruben wie Düren (Grube Hubertus etc.), wählen als Umschlagsort den Neußer Hafen. Als eine für den Neußer Hafen wichtige Industrie des Hinterlandes haben sich in den letzten Jahren die Zuckerfabriken von Elsdorf. Dormagen, Elsen bei Grevenbroich und Euskirchen erwiesen; diese führen über Neuß im Herbst eines jeden Jahres große Mengen Zuckerrüben ein. Die Rüben kommen auf dem Wasserwege aus Holland, wogegen der aus den Rüben gewonnene Zucker von den Fabriken zum größten Teil über Neuß wieder nach Holland ausgeführt wird. Es handelt sich also in diesem Falle um Transitware im Veredelungsverkehr. Weiterhin zu erwähnen sind dann die Salztransporte, die, vom Oberrhein kommend, für die Chemischen Fabriken im Stolberger Gebiet verfrachtet werden. Der Kies und Sand, der im Rhein gewonnen wird, um zu Bauzwecken verwandt zu werden, hat ebenfalls in Neuß einen bedeutenden Umschlagshafen. Wenn auch Kiesgruben im Innern frachtgünstiger zu den verschiedenen Baustellen des Hinterlandes liegen, so ist es doch die Güte des Rheinmaterials. welches in der Konkurrenz die Oberhand behält, sodaß immer wieder Kies und Sand im gebrochenen Verkehr auch auf weitere Entfernungen in das Inland versandt werden. Eine Menge anderer Güter für die im Hinterland sehr verbreitete Textilindustrie haben nicht in der einzelnen Menge die Bedeutung, wie die oben aufgeführten Güter. Erwähnenswert ist noch der Holzumschlag, der ebenfalls in der Gesamttonnage besonders auffällt. Sehr wichtig für die Entwicklung des Hafens ist natürlich nicht zuletzt die Ortsindustrie und der ansässige Handel. In erster Linie muß hier die Mühlenindustrie genannt werden, und zwar nicht nur die Mehl- und Futtermühlen, sondern auch die Oelmühlen. Wie die nachfolgende Statistik zeigt, sind die Umschlagsmengen für Waren dieser Industrie sehr erheblich. Es handelt sich hier zum allergrößten Teil um Importwaren. Für den Export kommen in größeren Partien höchstens Oelkuchen nach Holland in Frage. Erwähnenswert ist auch der Zementumschlag. dessen Menge in der Gesamttonnage der Jahressumme eine fühlbare Quote darstellt. Die Maschinenindustrie ist in Neuß ebenfalls stark vertreten, jedoch sind die Güter für den Umschlag im Hafen nicht so sehr belangreich, weil es sich um hochwertige Erzeugnisse handelt, die naturgemäß niemals in großen geschlossenen Mengen zur Verfrachtung gelangen, wie z. B. die Produkte der Schwerindustrie oder der Landwirtschaft. Anschließend folgt eine Tabelle über die im Neußer Hafen umgeschlagenen Güter für die Jahre 1912. 1913, 1919 und 1923, wodurch man am besten einen Einblick über den Güterumschlag in Neuß erhält.

Umschlagsmenge in Tonnen.

Güterart	1912	1913	1919	1922	1923
Braunk., Brik.	10 955,5	2 390,-	16 509,-	—	5 847,-
Erde, Kies, Sand	238 890,-	100 180,-	34 902,-	85 820,5	45 532,5
Grtreide	109 793,5	37 179,-	9 304,5	48 034,-	65 586,-
Le n- u. Oels. . .	80 831,5	13 049,5	11 828,5	59 676,-	43 833,-
Holz	63 055,5	63 575,-	15 124,5	26 250,5	1 014,5
Mehl u. Kleie . .	18 536,5	16 575,5	3 769,-	855,-	5 309,-
Oele u. Fette . .	13 299,-	11 009,-	28 766,5	2 521,5	9 998,5
Oelk. u. Mehl . .	45 406,5	39 116,5	500,-	20 244,5	22 875,5
Salz	36 409,-	33 018,-	39 177,-	46 165,5	5 173,5
Steinkohlen . . .	187 276,-	204 519,5	82 015,-	161 254,-	100 293,5
Briketts .	3 015,5	1 049,5	—	2 145,-	—
Koks . . .	11 922,-	13 881,-	54 452,5	15 824,5	5 136,-
Rüben	790,5	50,-	—	36 227,-	52 408,-
Zement	14 100,5	12 309,-	2 775,-	10 873,-	12 570,-
	834 281,5	947 901,5	299 123,5	515 891,-	375 577,-
Alle übrig. Güter	133 050,-	126 924,5	233 976,-	134 586,-	94 243,-
	967 331,5	1074 826,-	533 099,5	650 477,-	469 820,-

Die politischen und damit im Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Ereignisse des Krieges und der Nachkriegszeit sind natürlich auf den Verkehr des Neußer Hafens nicht ohne Einwirkung geblieben, sodaß, wie die obige Tabelle zeigt, heute noch der Vorkriegsstand bei weitem nicht wieder erreicht werden konnte. Trotzdem hat man die Zeit nicht nutzlos verstreichen lassen, sondern inzwischen bedeutende Hafenerweiterungsprojekte ausgearbeitet und die hierzu erforderlichen Vorarbeiten bereits in Angriff genommen. Wenn auch die Gesamtarbeiten sich auf lange Sicht hin erstrecken, so ist doch damit zu rechnen, daß im Laufe der Zeit auch die Wunden des verlorenen Krieges heilen und dann die erweiterten Anlagen zum allgemeinen Nutzen der Stadt in wirtschaftlicher Weise ausgenutzt werden können. Auch die Privatindustrie ist unter dem Druck der Verhältnisse nicht stehen geblieben, sondern hat in jeder Weise ihre Betriebe erneuert. Ein besonderes Zeugnis hierfür legt der große, modern angelegte Mühlenneubau der Firma Werhahn am zweiten Hafenbecken ab. Eine Mühle, die als eine der größten des Niederrheins sich demnächst im Verkehr des Hafens vorteilhaft bemerkbar machen wird. Augenblicklich besteht die Hafenanlage in Neuß aus einem Handelshafenbecken, einem Industriehafenbecken und einem Floßhafen mit einer nutzbaren Wasserfläche von 5000 Ar. Die Uferlänge beträgt 11 400 m, davon 8000 m mit Kaimauer und Uferbefestigung. Es sind 10 elektrische Kräne, 3 Dampfkräne, 1 Kohlenkipper und 10 Katzen vorhanden. Elevatoren, Getreideschuppen, Lagerhaus, Zollhof mit Zollschuppen stehen zur Verfügung. Neu projektiert ist ein großes weiteres Hafenbecken zwischen dem Industrie- und Floßhafen in einer Länge von 3000 m, wo ebenfalls mehrere Kräne Aufstellung finden und auch ein besonderer Kai für den Rheinseeverkehr mit gleichzeitiger Zollniederlage und Abfertigung vorgesehen ist. Selbstverständlich ist an allen Seiten der Hafenbecken Bahnanschluß vorhanden und auch bei der neuen Anlage in ausgedehntestem Maße vorgesehen. An dieser Stelle verdient noch die Frage der Eisenbahn-Gütertarife erwähnt zu werden, die für den Verkehr eines Hafens von größter Bedeutung ist. In der letzten Zeit hat die Reichseisenbahn eine wenig glückliche Hand bezügl. Gestaltung ihrer Gütertarife gehabt und für die Binnenwasserstraßen nicht genügendes Verständnis an den Tag gelegt, wogegen die Seehäfen in weitestgehendem Maße von der Reichsbahn unterstützt worden sind, was durch die unglaublich große Anzahl von Ausnahmetarifen in Erscheinung tritt, die eine billige Fracht für diejenigen Güter gewähren, sofern sie als Ausfuhr- bezw. Umschlagsgut für einen Seehafen deklariert sind.

Es ist ein gutes Recht der Binnenhäfen, in denen die Städte und Gemeinden ganz gewaltige Anlagekapitalien

verkörpert haben, daß die Reichseisenbahn von dem den Seehäfen zugewandten Wohlwollen auch einen Teil auf die Binnenhäfen überträgt, zumal die Wasserstraßenabteilung in demselben Ministerium großzügige Kanalbauten und Wasserstraßenprojekte in die Wege leitete, die doch letzten Endes nur dann in wirtschaftlicher Weise ihren Zweck erfüllen, wenn der Verkehr auf diesen Straßen nicht durch eine falsche Tarifpolitik von vornherein unterbunden wird. Hier heißt es noch gewaltige Umänderungen vornehmen, um den berechtigten Forderungen der Binnenschiffahrt gerecht zu werden. Die Frage der Binnenumschlagstarife, die augenblicklich wieder akut ist, ist für den Neußer Hafen von besonderer Wichtigkeit, da sicherlich ein ganz beträchtlich größerer Umschlag in Kohlen und anderen Massengütern erzielt würde, wenn die Tarifpolitik der Reichsbahn eine andere wäre als bisher. Selbstverständlich muß die Tarifpolitik des Hafens selbst ebenfalls wohl erwogen werden und darf keine Gewinnabsichten verbergen, um mit den erzielten Ueberschüssen alle möglichen Löcher im Stadtsäckel zu stopfen. Auf der anderen Seite kann man verlangen, daß ein Hafenbetrieb so rentabel wirtschaftet, daß Ein- und Ausgaben in Einklang gebracht werden. Die Tarife sowohl der Eisenbahnen, als auch des Hafens selbst sollten immer so gestaltet werden, daß die natürlichen Beziehungen eines Hafens zum Hinterland sich voll auswirken und nicht Güter durch eine falsche Tarifpolitik auf Wege geleitet werden, die sie unter natürlichen Verhältnissen niemals einschlagen würden. Wenn die Beziehungen eines Hafens zu seinem Hinterland so durch verständnisvolle Eisenbahntarifpolitik gefördert werden, so ist seine Entwicklung von vornherein sichergestellt. Im anderen Falle sind alle Mühen und noch so guten Pläne vergebens, weil eben die natürliche Grundlage dem Hafen künstlich entzogen wird.

Ein neues Binnenschiffahrtsprojekt in Pommern.

Von Dr. jur., Dr. phil. Werner Bake-Pyritz i. Pom.

Fern von es Lebens verworrenen Kreisen in der Stille der ländlichen Flur, in einer Gegend, in der die Anzahl der Kirchtürme die der Fabrikschornsteine noch weit übertrifft, ist in den letzten Jahren ein Plan herangereift, der heute zum ersten Mal mit diesen Zeilen der breiten Oeffentlichkeit der Binnenschiffahrtsinteressenten, die ja überwiegend dem Westen des deutschen Vaterlandes angehören, unterbreitet werden soll.

Zwischen Madüsee und Plönesee, etwa 25 km östlich der Oder im Weizackerkreise Pyritz in Pommern, der Mark Brandenburg benachbart, schuf unter Ausnutzung des Plöneflusses, der beide Seen durchfließt, der Wirkl. Geh. Oberregierungsrat von Schöning im Jahre 1854 den Schöningskanal. Zweck und Aufgabe dieses Kanals war seinerzeit in Verfolgung der Landesmeliorationspläne Friedrichs des Großen, den 1500 m breiten Sumpf- und Bruch in der Niederung zwischen beiden Seen trocken zu legen und für Ackerbau und Viehzucht sowie zur Kolonisation brauchbares Land zu gewinnen. (Manche Ortsnamen in dieser Gegend: Friedrichsthal, Raumersaue, Giesenthal, Möllendorf, Schöningen, Löllhöfel deuten auf den großen Kolonisator und seine Mitarbeiter hin.) Doch gingen schon zu Zeiten Friedrichs des Großen die Binnenschiffahrtspläne in Pommern weiter. Im Jahre 1740 wurde auf Befehl des Königs von einem gewissen Krasser eine genaue, eingehende Karte des Plönelaufes angefertigt und ein Projekt zur Schiffbarmachung der Plöne ausgearbeitet, das unter Benutzung günstiger Geländestrecken eine schiffbare Verbindung vom Quellgebiet der Plöne bei Berlinchen, unweit der jetzigen pommerschen Grenze, nach Landsberg zur Warthe und Netze schaffen sollte. Gleichzeitig wurde auch erwogen, durch den großen Pulssee bei Bernstein eine Verbindung zwischen Ploene und Drage zu schaffen.

Die schlesischen Kriege und die Folgezeiten ließen die Projekte nicht ausreifen. Akten und Pläne gingen im Strom der Zeit unter.

Erst die Gegenwart hat aus den Gedanken der Beschäftigung Erwerbsloser, der Notwendigkeit der Ausnutzung und Kultivierung jeglicher Landstrecken und der Schaffung günstiger und noch nicht von fremder, undeutscher Hand abhängig gewordenen Verkehrswege erneut den Plan wieder erstehen lassen, den Ploenelauf innerhalb der Provinz Pommern von der märkischen Grenze bei Jagow im Kreise Pyritz bis zur Einmündung des Flusses bei Altdamm in den Dammschen-See zu einer neuen Binnenschiffahrtsstraße auszubauen.

Schon heute ist der Plönelauf, der insgesamt 77 km durchfließt, vom Durchlauf des Plönesees bis zum 15 km langen und 3 km breiten Madüsee von seinem Südende bis zum Seelowsee und weiter bis vor das einstige Kloster Kolbatz als bereits schiffbar zu bezeichnen. Die schiffbare Strecke steht zu der nicht schiffbaren im Verhältnis 5 : 12. Die durchschnittliche Wassertiefe beträgt 80 cm; Wassermangel ist nicht zu befürchten. Der Madüsee hat Tiefen bis 42 m. Während die Plönequellen 70 m hoch liegen, hat der Spiegel des Plönesees eine Höhe von 17 m. Das Gefäll beträgt also hier durchschnittlich 2 m je Kilometer; auf der Strecke vom Austritt aus dem Madü- bis zum Dammschen-See fällt die Plöne 14 Meter ab. Die für Befahrung nötige Tiefe muß durch Vertiefung oder Schleusenbau erzielt werden. Der Niveau-Unterschied bei dem Dorfe Hohenkrug wird durch ein Stück Umgehungskanal und eine größere Schleusenanlage überwunden werden müssen.

Nebenstrecken der zu schaffenden Binnenschiffahrtsstraße von nutzbringender Anlage sollen einmal vom Nordende des Madüsees durch die zwischen dieser Stelle und der Ihna bei Ihnazoll sich hinziehende und ständig sehr feuchte Niederung bis zur Stadt Stargard gehen und zum anderen durch Vertiefung des Kattegrabens, der vom Südwestufer der Madü zum Bangastsee führt, geschaffen werden. Wenn auch diese zweite Nebenstrecke keine weitere Stadt erschließt, sondern nur unbedeutende Dörfer an das Verkehrsnetz angliedert, trägt sie doch in der Hauptsache dazu bei, daß weite Niederungen, in deren Ortschaften ständig große Nässe und Hochwassergefahr Ackerbau und Viehzucht stören, eine endliche Entwässerung erhalten.

Dem Charakter des ganzen Landes entsprechend wird die Wirtschaftlichkeit der geplanten Binnenwasserstraße abhängig sein in der Hauptsache von dem Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Hierbei ist immerhin recht beachtlich, daß unmittelbar am Plönesee 7 große Güter gelagert sind, die ihre Erzeugnisse, wie Getreide, Kartoffeln, Zuckerrüben, Ziegelsteine, Kies, Torf, Wiesenkalk und Holz zu Tal ausschließlich auf dem Wasserweg befördern könnten. An den Madüsee grenzen mehr als ein Dutzend Landgüter, die mit ihren Produkten ebenfalls den Wasserweg der besseren Erreichbarkeit wegen dem entfernteren Schienenstrang vorziehen dürften.

Abgesehen von den zahlreichen kleinen ländlichen Ortschaften und Gütern längs des Plönelaufs von der Quelle bis zur Mündung wird einer großen Zuckerfabrik (Friedrichsthal), einer Papierfabrik (Hohenkrug) und mehreren Mühlen bei der Stadt Altdamm Gelegenheit des

Schiffsverkehrs durch die neue Binnenschiffahrtsstraße geboten. Bei Ausführung der erwähnten Nebenstrecke Madüsee-Ihnazoll-Stargard werden die Produkte der freilich unbedeutenden Stargarder Industrie, aber auch der erheblichen Landwirtschaft bei Stargard in den Kreis der Nutznießer des Wasserweges einbezogen.

Zu Berg werden neben der Kohle, die ja auch auf der größten Binnenwasserstraße, dem Rhein, die Hauptfracht ausmacht, künstliche Düngemittel, Ziegelsteine, Kies und Rüben befördert werden. Den Verkehrswegen ist ja eigen, daß sie zu Intensivierung und Förderung der Landstrecken, die sie erschließen, wesentlich beitragen. Das Land, das hier besser erschlossen und genutzt werden soll, gehört zu den fruchtbarsten Strichen Pommerns. Ein größerer Ertrag der Landwirtschaft aber kommt heute mehr denn je unserem Deutschland und seinen Bewohnern zu Nutzen und zu Gute.

Die technischen Möglichkeiten und die Wirtschaftlichkeit des geschilderten Planes werden zurzeit von Sachverständigen und Regierungsvertretern nach eingehender Kenntnisnahme und örtlichen Besichtigungen durchgeprüft; aus der Stille der Studierstube eines pommerschen Gutshauses hat das Projekt der Schiffbarmachung der Plöne den Weg in die breite Oeffentlichkeit gefunden. Möge ihm ein besseres Los beschieden sein, als so manchem Binnenschiffahrtsplane im Westen unseres deutschen Vaterlandes.

Neuerungen im Hafenkranbau.

Von Ing. Fr. Scheuermann.

Häfen, die mit leistungsfähigen und stets betriebsbereiten Anlagen ausgerüstet sind, werden von den Schiffern stets bevorzugt, weil sie die Gewissheit haben, die Liegezeit abkürzen und dadurch schneller eine neue Reise antreten zu können. Die oft sehr sperrige Form der Einzelgüter, ihr verschiedenartiges Gewicht und die vielfachen Arten der Fahrzeuge haben der Technik Veranlassung gegeben, auf Grund gemachter und gesammelter Erfahrungen immer wieder Verbesserungen und sogar neue Formen der Verladevorrichtungen auszubilden, um den gesteigerten Ansprüchen gerecht zu werden. Einige der letzten Neuerungen auf diesem Gebiete sollen im folgenden einer kurzen Betrachtung unterzogen werden.

Im Bau von Hafenanlagen und Liegeplätzen für Schiffe sind viele Versuche gemacht worden, um die teueren, senkrecht zum Wasser abfallenden Kaimauern, die einen erheblichen Teil der gesamten Baukosten ausmachen, zu ersparen. In Industrielagerplätzen hat man z. B. schräge Ufer hergestellt, deren Böschungen durch Kleinpflaster oder Rasen befestigt wurden. Die Aufstellung geeigneter Ausladevorrichtungen, wie Krane, Verladebrücken oder dergl. bereitet an derartigen Ufern Schwierigkeiten, da die längs des Ufers fahrbaren Krane sehr große Ausladungen haben müssen, um die Güter aus den Schiffen zu holen, und außerdem eine große Spurweite nötig ist, um die genügende Standsicherheit zu erzielen. Infolge der rückwärtigen Ausladung dieser Krane muß das Gleis für die Eisenbahnwagen in verhältnismäßig großer Entfernung vom Krangleis verlegt werden. Zur Vermeidung dieser Uebelstände kann man die Krangleise auf hölzerne oder aus Beton ausgeführte Ladebrücken über dem schrägen Ufer verlegen. Bild 1. Die Ausladung der Krane wird dadurch

Bild 1. Elektrisch betriebenerafenkarn H mit auf hölzerner Ladebrücke verlegtem Krangleis.

kleiner und ihr Gewicht zugleich erheblich niedriger; das Eisenbahngleis kann dann nahe am Ufer verlegt werden. Bei größeren Längen werden derartige Ladebühnen aber sehr teuer, und man begnügt sich daher in den meisten Fällen mit verhältnismäßig kurzen Bühnen, wobei aber die Kähne oder die Eisenbahnwagen häufig verholt werden müssen. Bei kleineren Hafenanliegern, denen nur eine verhältnismäßig kurze Kailänge zur Verfügung steht, läßt sich häufig weder ein am Ufer fahrbarer Kran noch der auf der Ladebühne aufgestellte Kran genügend ausnutzen. Bei längs des Ufers fahrenden Kranen können unter Umständen mehrere Anlieger gemeinsam einen Kran verwerten, während eine gemeinsame Ladebühne für mehrere Grundstücke zu teuer würde.

Bild 2. Neuzeitlicher Hafenkran mit schwimmender Brücke an flachem Kaiufer.

Alle diese Nachteile werden durch eine neue in Bild 2 dargestellte Kranbauart mit schwimmender Brücke vermieden, deren alleiniges Ausführungsrecht die Demag, Duisburg, erworben hat. Der neue Kran besteht aus einer Brückenkonstruktion, welche an dem landseitigen Ende auf Laufrädern fährt. Zur besseren Führung sind noch Rollen mit senkrechter Achse vorgesehen, die seitlich gegen den Kopf der Schiene laufen. Das andere Ende der Brücke ist auf einem Schwimmkörper gelagert, sodaß die sonst hier üblichen Fundamente erspart werden. Dieser Schwimmkörper hat in seinem unteren Teil eine Schwimmzelle, die groß genug bemessen ist, daß der Auftrieb etwas geringer ist, als der Druck des Kranes auf den Schwimmkörper. In der Ruhestellung ist entweder auf dem Wasserboden eine Aufsatzfläche vorgesehen, auf welcher der Schwimmkörper sich in der Ruhelage abstützt, oder man ordnet neben dem Schwimmkörper besondere Pfähle an, auf denen sich die Brücke mittels niederschraubbarer Stützen aufsetzt. Sowohl die im Wasser befindliche Auflagefläche, wie auch die Stützen, haben nur einen verhältnismäßig geringen Druck aufzunehmen, der dem Eigengewicht des Pontons mit der Brücke und dem Krandruck, vermindert um den Auftrieb der Schwimmzelle, entspricht. Da man die Größe der Schwimmzelle beliebig wählen kann, so läßt sich der Druck auf die Unterlage sehr gering halten.

Bei längeren Betriebspausen wird der Kran stets auf der Unterlage abgesetzt und ein Bodenventil geöffnet, sodaß das Wasser in den Schwimmkörper gelangen kann. Bei *steigendem* Wasserstand wird auch der Schwimmkörper mehr gefüllt, ohne daß hierdurch ein wesentlich größerer Auftrieb erzeugt wird. Es besteht also niemals die Gefahr, daß sich die Brücke bei Außerbetriebsetzung des Kranes unzulässig schräg stellt. Soll der Kran wieder in Betrieb genommen werden, so wird das Bodenventil geschlossen und der Kran näher zum Land gefahren. Durch die Verringerung der Belastung wird der Schwimmkörper gehoben und zwar so weit, bis die Oberfläche des im Schwimmkörper eingeschlossenen Wassers sich über dem Wasserstand befindet; öffnet man nun das Ventil, so fließt das Wasser aus dem Schwimmkörper allmählich ab. Wenn nach einiger Zeit die Oberkante der Bühne bei vorgezogenem Kran ungefähr wagerecht steht, wird das Bodenventil wieder geschlossen, und der Kran ist betriebsfertig.

Bei *fallendem* Wasserstand wird bei einer Kranstellung nach Bild 2 der Wasserstand auch in dem Schwimmkörper niedriger. In diesem Falle wird die Anlage ebenso wie vorher betriebsfertig gemacht, d. h., der Kran wird, nach Schließen des Bodenventils, nach der Landseite gefahren. Nachdem die Oberfläche des im Schwimmkörper befindlichen Wassers über den äußeren Wasserstand gehoben ist, öffnet man das Bodenventil und läßt das Wasser abfließen.

Der Vorteil dieses Kranes besteht, wie bereits oben erwähnt, hauptsächlich darin, daß die Ausführung teuerer senkrechter Kaimauern vermieden ist und daß der Kran für eine längere Kaifläche benutzt werden kann. Es können sich also mehrere Anlieger eine gemeinsame Anlage beschaffen. Da es möglich ist. mit diesem Kran verhältnismäßig kleine Kurven zu durchfahren, kann man den Kran auf beiden Seiten des Hafens verwenden und damit eine größere Anzahl von Anliegern bedienen. Andererseits können auch leicht mehrere dieser Krane an einer Stelle des Hafens zusammengezogen werden, um gemeinsam ein Schiff schnell zu entladen. Ferner kann man den Kran ganz von der Brücke herabfahren und auf dem Lagerplatz verwenden, wenn am Hafen keine Arbeit vorliegt. In diesem Falle muß allerdings vor dem Verlassen der Brücke eine genügende Menge Wasser in den Schwimmkörper eingelassen werden, um den Auftrieb der Schwimmzelle zu verringern, oder man legt Gewichte auf die Kranbrücke, eine Arbeit, die der Kran selbst leicht erledigen kann.

Bild 3. Neuzeitlicher Hafenkran an steilem Kaiufer (Vollportal)

Bild 4. Neuzeitlicher Hafenkran mit schwimmender Brücke an steilem Kaiufer (Halbportal).

Die Abbildungen 3 und 4 zeigen eine andere Ausbildung des Kranes an einem senkrechten Ufer, das nicht stark genug gebaut ist, um die vordere Schiene eines gewöhnlichen Torkranes aufzunehmen, wie es namentlich bei älteren Hafenanlagen oft der Fall ist. Die Wirkungsweise dieses Kranes ist die gleiche. Abb. 5 zeigt eine derartige

Krananlage in Verbindung mit einer Hochbahn. In diesem Fall muß der Kran beim Arbeiten auf die Unterlage aufgesetzt werden, eine Bedingung, die leicht zu erfüllen ist, da die Aufsatzfläche ohne erhebliche Kosten an jeder Hochbahn vorgesehen werden kann.

Bild 5. Neuzeitlicher Hafenkran in Verbindung mit einer Hochbahn

Können wegen der Art der Liegeplätze oder infolge großen Tiefganges der Schiffe oder des niedrigen Wasserstandes die Fahrzeuge nicht die Kaianlagen aufsuchen, dann ist die Verwendung eines Schwimmkranes eine dringende Notwendigkeit. Während die ersten Schwimmkrane fast ausschließlich im Schiffbau zur Ausrüstung von großen Kriegschiffen und Handelsdampfern Verwendung fanden (Bild 6) und daher große Tragfähigkeit besitzen mußten, ist man neuerdings in zahlreichen Fällen dazu übergegangen, den Schwimmkran in kleinerer Bauart mit großem Erfolg auch zum Umschlag von Massengütern zu benutzen (Bild 7). Der Schwimmkran bietet im Hafenbetrieb eine ganze Reihe von Vorteilen; zunächst vermag er an ein mitten im Hafen verankertes Schiff heranzufahren, um von hier aus die Entladung in Leichter vorzunehmen. Durch die Be- und Entladung mit Schwimmkranen im freien Wasser, ohne Verholen des Fahrzeuges, wird ferner die aus wirtschaftlichen Gründen oft sehr erwünschte Entlastung der Ufer erzielt, wodurch sich zumeist günstige Ergebnisse für den Hafeneisenbahnbetrieb ergeben. Außerdem hat sich in jüngster Zeit ein neuer Verwendungszweck der kleinen Schwimmkrane herausgebildet, und zwar haben einige Werften den Schwimmkran unmittelbar zur Beförderung von Werkstücken von der Werft nach den in Ausbesserung befindlichen Schiffen benutzt. Die Verwendungsmöglichkeiten der kleinen Schwimmkrane sind daher recht vielseitig und in ihrer Wirtschaftlichkeit begründet.

Das Maschinenbauamt in Emden hat in diesem Jahre 2 dieser neuesten Demag-Schwimmkrane in Betrieb genommen, deren Bauart und Wirtschaftlichkeit im folgenden beschrieben werden soll. Der Kleinschwimmkran (Bild 7) hat eine Tragfähigkeit von 8000 kg und setzt sich aus dem fahrbaren Dampfdrehkran und dem Schwimmkörper zusammen. Der Dampfdrehkran besteht in der Hauptsache aus dem drehbaren Oberteil mit turmartigen Aufbau und festem Ausleger und dem auf dem Schwimmkörper fahrbaren Unterwagen mit Roll- und Triebstockzahnkranz.

Bild 6. Riesenschwimmkarn beim Einsetzen eines Kessels in die „Olympie".

In der Mitte des aus Profileisen und Blechen hergestellten Unterwagens ist die Königssäule und hierzu konzentrisch ein kreisrunder Schienenkranz angeordnet. Der Unterwagen wird von 8 Laufrädern getragen, die paarweise in Ausgleichvorrichtungen gelagert sind, wodurch eine gleichmäßige Druckverteilung innerhalb der einzelnen Laufrädergruppen gewährleistet wird.

Der drehbare Teil mit dem turmartigen Aufbau dreht sich mittels 8 Drehrollen, die ebenfalls in Ausgleichsvorrichtungen gelagert sind, auf dem erwähnten Schienenkranze um die Königssäule. Die Antriebsmaschine ist mit den Triebwerksteilen auf der Plattform in einem wetterdicht verschlossenen Hause untergebracht und arbeitet mittels eines Stirnradvorgeleges auf die Hauptantriebswelle, von der die Bewegungen zum Heben, Drehen und Fahren abgeleitet werden. Die Antriebsmaschine, die so bemessen ist, daß man gleichzeitig heben und drehen kann, ist als Zwillingsdampfmaschine von 125 PS Leistung ausgebildet.

Bild 7. Neuzeitlicher Kleinschwimmkran mit 80[illegible] kg Tragfähigkeit zum Umschlag von Massengütern.

Der Dampfverbrauch ist beim Kranbetrieb großen Schwankungen unterworfen und abhängig von den wechselnden Belastungen der Maschine, insbesondere auch von der Führung der Maschine und der Bedienung des Kessels durch den Kranmaschinisten. Als Kessel dient ein stehender Quersiedekessel von 30 qm Heizfläche für 10 Atm. Ueberdruck. Bei einer Förderung von 90—100 t in der Stunde wurde ein Kohlenverbrauch von 120 kg und ein Wasserverbrauch von ½ cbm ermittelt. Nimmt man bei 10 m Hubhöhe 30 Kranspiele in der Stunde an, so wird die Zeitdauer der vollen Arbeitsleistung der Maschine für diese Bewegung nur etwa 15 Sek. betragen und die Höchstleistung der 125 PS starken Dampfmaschine, während nur 30×15=450 Sek. = 7,5 Min. erforderlich. Der stärkste Dampfverbrauch für den Kessel tritt nur ein während der kurzen Zeit des Schließens des Greifers und der Hubbewegung mit gefülltem Greifer. Für Dreh- und Fahrbewegung ist die Maschinenleistung und daher auch der Dampfverbrauch bedeutend kleiner. Die Senkbewegung findet ohne Dampf statt.

Das Hubwerk ist für Selbstgreiferbetrieb eingerichtet und besteht aus den Rädervorgelegen, der eigentlichen Hubtrommel und den Bremsvorrichtungen. Bei einem rechnerischen Fassungsvermögen von 4 cbm Kohle besitzt der Greifer ein Eigengewicht von 4000 kg. Die Hubtrommel wird durch ein Stirnradvorgelege von der Hauptwelle aus angetrieben. Beim Senken der Last wird das Trommelritzel mittels Handhebel ausgeschaltet und durch eine mit Holz gefütterte Bandbremse kann die Last gesenkt und in jeder Höhenlage festgehalten werden. Wird die Entleerungstrommel, die durch ein Zahnradpaar mit Friktionskupplung an der Hubtrommel angeschlossen ist, mit der Bremse durch den Kranführer festgehalten, so wird der Greifer bei weiter arbeitender Hubtrommel geöffnet bezw. geschlossen. In dem Zahnradgetriebe zwischen Hub- und Entleerungstrommel ist noch eine Klinkenkupplung eingebaut, die bei der Senkbewegung die Friktionskupplung ausschaltet sodaß diese hierbei nicht in Tätigkeit tritt, es braucht also durch die Greifertraverse nur die Entleerungstrommel und die Seiltrommel gedreht werden. Eine Beschwerung der Greifertraverse wie bei den früheren Konstruktionen wird hierdurch vermieden. Der Antrieb des Drehwerks wird von der Hauptwelle aus durch ein Wendegetriebe und ein Vorgelege auf das Drehwerksritzel übertragen, das in den mit dem Unterwagen verschraubten Triebstockkranz eingreift. Um einmal vollständig im Kreise herumzuschwenken, braucht der Drehkran 42 Sek., dies entspräche also in der Minute ungefähr 1,5 Umdrehungen.

Der Fahrwerksantrieb wird mittels Kegelräder und Wendegetriebe von der Hauptantriebswelle aus durch den durchbohrten Königszapfen zum Unterwagen geleitet.

Um dem Kranführer einen guten Ueberblick über das gesamte Arbeitsfeld zu geben, ist das Führerhaus, in dem sämtliche Steuerhebel untergebracht sind, unmittelbar unter der Stelle des turmartigen Aufbaues angeordnet, wo der Ausleger angebaut ist. Letzterer hat 17,5 m Ausladung und eine Rollenhöhe von 22 m über dem Wasserspiegel.

Der Schwimmkörper ist 30 m lang, 13 m breit und 2 m hoch und ist an den Enden auf 1,5 m Länge zugespitzt, während am hinteren Ende außerdem noch ein Steuer angebracht ist. Der Schwimmkörper wird von zwei Längs- und zwei Querschotten in wasserdichte Abteilungen zerlegt, in welchen neben einem Wasserbehälter von 12 cbm Fassungsvermögen und einem Kohlenbunker noch eine geräumige Wohnung für zwei Personen vorgesehen ist. Zum Verholen des Schwimmkörpers sind auf dem Deck mehrere Verhol- und Ankerwinden angeordnet. Neben sonstigen Einrichtungen und Gegenständen, wie Poller, Klampen, Klüsen u. a. sind auf dem Deck in Längsrichtung des Schwimmkrans die Laufschienen für den Kran mit 5 m Spurweite vorgesehen. Mit einer Geschwindigkeit von 40 m/min kann der Dampfkran auf dem 11 m langen Fahrweg verfahren werden. Die übrige Ausrüstung entspricht der auf Schwimmkranen üblichen. Wo es sich um die wirtshaftliche Gestaltung des modernen Hafenbetriebes handelt, wird man die kleinen Schwimmkrane, die von der Demag, Duisburg, gebaut werden, nicht entbehren können.

Bild8. Normaler Dampfkran mit hohem Ausleger für Schiffsbauten.

Seit Einführung der elektrischen Krane wurde der Dampfkran etwas in den Hintergrund gedrängt und oft als unwirtschaftlich bezeichnet. Trotzdem hat die Erfahrung der letzten Jahre gelehrt, daß der fahrbare Dampfkran sein altes Arbeitsfeld zum großen Teil behalten und noch neue Anwendungen gefunden hat. Sobald die Anlage eines elektrischen Leitungsnetzes aus wirtschaftlichen oder betriebstechnischen Gründen nicht möglich ist, besonders beim Bau von Wasserstraßen, Hafenanlagen, auf Werften zum Schiffbau (Bild 8), am Hafen zum Verladen in hochbordige Schiffe und auf Lagerplätzen, bei der Montage großer Eisenkonstruktionen oder dergl. wird der Dampfkran benutzt. In der Dampfmaschine mit dem Kessel führt er seine Kraftquelle stets mit sich, ist daher frei beweglich, unabhängig von elektrischen Leitungen und kann gleichzeitig als Verschiebelokomotive benutzt werden.

Bild 9a. Neuer Dampfkran mit 10000 kg Tragkraft.

Ueber normale Dampfkrane ist in letzter Zeit in technischem Schrifttum viel berichtet worden *), und einige Werke haben sich auf die Massenanfertigung dieses normalisierten Dampfkranes eingestellt. Neu dagegen ist die Entwicklung des Dampfkranes, der bisher höchstens 6 t Tragkraft besaß, zu Ausführungen von 10 t Tragkraft bei 5,5 m Ausladung und 13,2 m Rollenhöhe (Bild 9, und 9a). Die verstellbare Ausladung ermöglicht noch bei 12 m eine Tragkraft von 3500 kg. Dieser neue Dampfkran kann, mit Greifern von 1,75 cbm Inhalt, leicht stündlich etwa 35—40 t Kohle, Erz, Schlacke, Sand, Rüben oder dergl. verladen. Die Zugkraft des Kranes bei Rangierbetrieb beträgt 4 beladene 20 t Wagen oder sechs 15 t Wagen oder sieben 10 t Wagen oder 12—13 leere Wagen. Einzelheiten dieses Demag-Dampfkranes sind in nachstehender Zahlentafel angegeben:

Tragkraft t	10	9	8	7	6	5	4	3,5
Ausladung m	5,5	6	6,5	7	8	9	10,5	12
Rollenhöhe m	13,2	12,9	12,75	12,6	12	11,2	9,9	8,5

Ueber die Arbeitsgeschwindigkeit ist folgendes zu bemerken:

Lasten von 3500 kg werden mit 36 m/min. gehoben, 7000 kg mit 18 m/min. und 10 000 kg mit 12 m/min. Das Fahren des Kranes mit Vollast geschieht mit 60 m/min., ohne Last 100 m/min. Eine ganze Drehung des Kranes mit angehängter Last dauert nur 40 Sekunden. Um den Ausleger aus der tiefsten Stellung für etwa 14 m Lastarm unmittelbar in die höchste für Vollast zu bringen — eine Arbeit, die nur selten vorkommt — sind nur 2 Minuten erforderlich.

Die Vielseitigkeit und hohe Leistungsfähigkeit dieses neuen Dampfkranes wird ihm schnell ein großes Arbeitsfeld sichern.

Aber nicht nur im Hafen, sondern auch auf den Schiffbauplätzen hat man zur weiteren Verkürzung der Bauzeiten die verschiedenartigsten Hebe- und Transportmittel ersonnen. Um die Bauplätze mehrerer nebeneinander liegender Schiffe möglichst nahe zusammenrücken zu können, dürfen die fahrbaren Turmdrehkrane nur eine möglichst geringe Grundfläche für sich beanspruchen. Bei der in Bild 10 wiedergegebenen Helling der Schiffbau- und Maschinenbau A. G. Mannheim ordnete man, um Platz zu sparen und die Winden der Schiff-Querschleppanlage gut unterbringen zu können, die Laufschienen des fahrbaren Demag-Drehkranes auf einer 3 m hohen und 150 m langen Hochbahn an. Außer der Sicherstellung eines freien Durchganges bietet eine solche Hochbahn noch den erheblichen Vorteil, daß nur einzelne Stützenfundamente erforderlich sind, während man bei einer Parterrebahn durchlaufende Betonfundamente ausführen muß. Bei dem hier abgebildeten Helling-Turmdrehkran trägt der schlanke, sich nach oben hin verjüngende, vierseitige Turm eine über seine Spitze gestülpte Haube, an welcher der die Katzenfahrbahn bildende Lastausleger und der Gegengewichtsarm mit Zugstangen angehängt sind. Die 4 Eckpfosten des Turmes stützen sich auf Radgestelle mit 6 m Spurweite, die dem Kran eine Laufgeschwindigkeit bis zu 50 m geben. Der 40 m lange Lastausleger hat bei seiner größten Ausladung 1 t, bei 25 m 2 t und bei 15 m 4 t Tragfähigkeit. Das Katzenfahrwerk ist von der Laufkatze selbst getrennt und liegt auf dem Lastarm in der

Bild 9. Neuer Dampfkran mit 10000 kg Tragkraft und 13,85 m großer Ausladung.

*) Z. d. V. D. J. 14. 10. 22. Schiffbau 13. 12. 22.

Nähe der Haube. Das Gegengewicht ist teils auf dem 19,5 m langen rückwärtigen Arm des Auslegers, zum Teil auch in den Füßen des Kranes angeordnet.

An vorhergehenden Beispielen sei gezeigt, wie die Technik es hervorragend verstanden hat, die verschiedenartigsten Kranformen auszubilden, um den gesteigerten Ansprüchen gerecht zu werden. Sie erfahren aber einen immer weiteren Ausbau auf Grund neuerer Erfahrungen und so wird die Technik die treue Helferin im Wettbewerb des Handels und Verkehrs.

Bild 10. Werft-Anlage Fendel in Mannheim mit auf einer Hochbahn vorfahrbaren Drehkran und Schiffsaufzugwinden.

Die Jubiläumstagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Von Dr. ing. Teubert, Mannheim.

Eine nach vielen Hunderten zählende Festversammlung, in der von den Führern des Schiffbaues, der Schiffahrt und allen damit in Zusammenhang stehenden Industrien nur wenige fehlten, vereinigte sich in der Technischen Hochschule Charlottenburg bezw. im Marmorsaal des Zoologischen Gartens zur Feier des 25jährigen Bestehens derSchiffbautechnischen Gesellschaft, die, wie der Vorsitzende des Reichsbundes der deutschen Industrie bei seiner Festrede betonte, sich zu einer der angesehensten Fachverbindungen des deutschen Wirtschaftslebens entwickelt hat. Wenn der Eingeweihte auch wohl manchmal eine lebhaftere Beteiligung der Gesellschaft an den vielen Fragen im harten Existenzkampf und in der inneren Entwicklung des Schiffsbaues wünschen mag, so stehen doch die Darbietungen der jährlichen Hauptversammlung nach wie vor voll auf der Höhe. Auch das diesjährige Vortragsprogramm brachte wieder eine ganze Reihe von höchst lehrreichen, wertvolle Versuche und neue Erfindungen behandelnden Arbeiten. Von ihnen seien im Folgenden die herausgegriffen, die die zur Zeit besonders im Vordergrund stehenden Fragen betreffen.

Der Direktor der Vulkan-Werft Hamburg-Stettin, Dr. Bauer, berichtete über die Konstruktionsgrundlagen, die Betriebsergebnisse und die technisch wirtschaftlichen Auswirkungen des hydraulisch-mechanischen Vulkangetriebes, das auf dem von den Vulkanwerken für eigene Rechnung gebauten Motorschiff „Vulcan" eingebaut ist und sich auf den 12 000 Seemeilen langen Reisen vom Juni bis Oktober dieses Jahres bestens bewährt hat. Zwei oder mehrere mäßig schnellaufende, nicht umsteuerbare Oelmaschinen treiben durch Ritzel-Zahnräder an, welche auf der Propellerwelle des Schiffes befestigt sind. Der Antrieb der Ritzel erfolgt aber nicht direkt durch die Motorwelle, sondern für den Vorwärtsgang durch eine hydraulische Kupplung ohne Uebersetzung, für den Rückwärtsgang durch einen hydraulischen Transformator, welcher unter kleiner Tourenherabsetzung die Drehrichtung umkehrt. Je nachdem die hydraulische Kupplung oder der Rückwärtstransformator durch geeignete Manövrierorgane mit Oel gefüllt werden, dreht sich die Propellerwelle vorwärts oder rückwärts, während die Maschine in unverändertem Drehsinn weiterläuft.

Sowohl die hydraulische Kupplung, als auch der hydraulische Transformator für Rückwärtsgang sind Erfindungen des Herrn Professor Dr. Ing. Föttinger, Berlin, welche von demselben während seiner Tätigkeit bei den Vulcan-Werken gemacht worden sind, während die Ausgestaltung des in Rede stehenden Antriebssystems für Motorschiffe erst in den letzten Jahren seitens der Vulcan-Werke durchgeführt worden ist.

Dieses Getriebe wird nach Ansicht von Dr. Bauer besondere Bedeutung gewinnen, weil das Streben nach Gewichts- und Kosten-Ersparnis analog der Entwicklung, die die Schiffsdampfmaschine, die Turbinen und die Flugzeug- bezw. Luftschiffmotore genommen haben, auch beim Bau der Schiffsdieselmotoren zu einem schnellaufenden leichteren Motor führen wird, dessen Umdrehungszahlen zwecks Erreichung einer niedrigeren Umdrehungszahl der Schiffsschraube ein Uebersetzungsgetriebe brauchen. Diese Anordnung läßt sich auch für die Binnenschiffahrt verwenden, für die Dr. Bauer einen Vierwellenflußschlep-

per von 1100 PS im Entwurf zeigte. Zwischen je zwei Wellen und einem Motor ist ein Getriebe geschaltet. Auch hier dient dem Rückwärtsgang eine hydraulische Kupplung mit Zahnradvorgelege. Besonders günstig denkt sich Dr. Bauer das hydromechanische Getriebe für die Verwendung von Dieselmotoren zum Antrieb von Seiten- und Heckradschiffen. Die Antriebsmaschinen werden querschiffs aufgestellt und treiben mittels Kupplungsstangen eine querschiffs liegende blinde Welle, auf welcher der Primärteil des Vorwärts- bezw. des Rückwärtskreislaufes sitzt. Zwischen beiden ist das hohlgebohrte Ritzel angeordnet, an welches auf der einen Seite die Secundarkupplung für Vorwärtsgang, auf der anderen Seite die für Rückwärtsgang eingeflanscht ist. Das Ritzel treibt das auf der Radachse aufgekeilte große Zahnrad an.

Ob diese Anordnung aber der Uebertragung durch Kegelräder oder Stirnrad ebenbürtig ist, wie sie z. B. bei dem kürzlich veröffentlichten Lloydheckradschlepper vorgesehen ist, muß erst noch genauer untersucht werden.

Direktor Dr.-Ing. Frahm stellte sich in seinem Vortrag über „Zahnradübersetzungen für Turbinen- und Motorschiffe der Werft Blohm & Voß“ in mancher Beziehung den von Dr. Bauer entwickelten Ansichten entgegen. Die lebhafte Erörterung beider Vorträge zeigte wie sehr diese Frage mit der wachsenden Bedeutung des Dieselmotors für die See- und Binnenschiffahrt immer mehr in den Vordergrund tritt.

Den Antrieb von Schiffen behandelte weiter Anton Flettner in seinem durch zahlreiche Lichtbilder und einen sehr anschaulichen Film erklärten Vortrag über „Die Anwendung der Erkenntnisse der Aerodynamik zum Windantrib von Schiffen“, der wenigstens äußerlich den Höhepunkt der ganzen Tagung darstellte. Wenn sich auch die Auswirkungen der von Flettner in die Praxis umgesetzten Erkenntnisse, die auf den alten Professor Magnus und den Professor Prandtl von der Göttinger Versuchsanstalt zurückgehen, noch nicht übersehen lassen, so ist doch erwiesen, daß die Ausnutzung der Windkraft durch die Flettnerschen Windtürme — Rotoren — 10 mal größer ist, als die der bisherigen Landwindsegel. Das Probeschiff „Buckau“ erreichte mit 2 Türmen von 16 m Höhe und 3 m Durchmesser bei einer Windangriffsfläche, die 10 mal kleiner ist. als die der früheren Besegelung dieses Schoners, eine Geschwindigkeit von 8,9 kn. Da die Türme nur einen Antrieb von je 10 PS gebrauchen und fast die ganze seemännische Besatzung entbehrlich wird, ist ohne jeden Zweifel die Wirtschaftlichkeit des Betriebs größer, als die der Segelschiffe und wird für die Beförderung von Frachtgut umsomehr Bedeutung gewinnen, als dieser Antrieb noch besondere Vorteile hinsichtlich der Seemannschaft und der Stabilität der Schiffe im Gefolge hat. Da die Türme nur etwa ⅔ der Takelage bieten und ihr Schwerpunkt tiefer liegt, als beim Segelschiff und da außerdem die Versuche gezeigt haben, daß der Druck auf die Türme bei der Zunahme des Winddrucks von einem bestimmten Punkte ab konstant bleibt, sodaß also eine Zerstörung der Türme oder das Kentern des Schiffes nicht zu befürchten ist, so ist es nicht zu verwundern, daß die Hamburg-Amerika-Linie und auch ausländische Reedereien ihr Interesse für die neue Antriebsart schon durch die Tat bewiesen haben.

Hinsichtlich des Baues der Schiffe brachte der Vortrag von Dipl.-Ing. Strelow, Hamburg, über die „Praktische Verwendung der Lichtbogenschweißung neue in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht höchst beachtenswerte Tatsachen und Gesichtspunkte.

Schließlich sei noch erwähnt, daß der Vorsitzende, Geheimrat Busley, einen eingehenden Rückblick über „25 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft“ gab und der Rektor der Technischen Hochschule, Professor Laas, seine Ansichten über „Den Schiffbauunterricht im Rahmen der Hochschulreform“ eingehend darlegte. Was das äußere Bild der ganzen höchst gelungenen Veranstaltung, die auch Prinz Heinrich von Preußen durch seine Anwesenheit auszeichnete, während der Ehrenvorsitzende, der Großherzog von Oldenburg, verhindert war, anbetrifft, so wurde von vielen Seiten bedauert, daß der Vorstand diesmal die Damen der Mitglieder von dem gesellschaftlichen Teil der Tagung ausgeschlossen hatte. Ein Antrag auf Ergänzung des Vorstandes wurde wegen ungenügender Klärung von der Tagesordnung abgesetzt, der alte Vorstand wurde wiedergewählt.

Aufmerksamkeit und Beifall finden die anläßlich der Jubiläumstagung von den beiden führenden deutschen Fachzeitschriften mit herausgegebenen Jubiläumshefte, die nicht nur hinsichtlich ihres reichen und wissenschaftlich wertvollen Inhaltes. sondern auch ihres Umfanges und ihrer vollendeten Austattung wegen den besonderen Dank der Mitglieder verdienen.

Südwestdeutsche Kanaltagung.

Uns wird geschrieben:

Das war eine richtige, von dem Mut zu einer großen, weithin wirkenden Tat und dem Vertrauen zu der ungebrochenen Lebenskraft Deutschlands zeugende, und in dieser tiefen Kraft, diesem aufrichtigen Ernste auch überzeugende Kanaltagung! Der Südwestdeutsche Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar E. V. hatte nach einer durch die Inflations- und Ruhrverhältnisse verursachten dreijährigen Pause zu einer ordentlichen Mitgliederversammlung eingeladen. Und diesem Rufe waren weit über hundert Freunde des großen Planes der Neckarwasserstraße gefolgt. Doch die Quantität wurde durch die Qualität noch weit übertroffen. Der Staatspräsident in Begleitung seines Vorgängers und der beiden beteiligten Minister, Ministerialdirektor Königs vom Reichsverkehrsministerium, Vertreter von Baden und Hessen und Bayern, Behörden, Oberbürgermeister, Industrie- und Handel — z. B. Geheimrat Weyhenmeyer aus Mülheim-Ruhr. Hochschulen: z. B. die besonderen Fachleuchten von Berlin und Karlsruhe: de Thierry und Rehbock und die Verkehrsfachmänner der Mannheimer Hochschule — das sind nur so einige Blüten aus dem Kranze, der sich um den Vorsitzenden — Geheimrat Peter Bruckmann — den Vater des Neckarkanals — und die Leiter der Neckar A.-G. — Strombaudirektor Konz und Ministerialrat Dr. Hirsch — zu diesen zwei Tagen ernster Arbeit und herzlich froher, freundschaftlicher Geselligkeit zusammenschloß. Ja, das muß auch in einem Berichte erwähnt werden, daß diese schwäbisch-süddeutsche „Gemütlichkeit“ nicht nur der Erfrischung nach anstrengender Arbeit dient, sondern im Kerne gerade für den Hauptzweck dieser Kanaltagungen ein sehr wirkungsvoller „Trekker“ ist. „Ja, das können die Berliner nicht, auch wenn sie für einen Plan noch so sehr begeistert sind, diese Herzlichkeit und offene Freudigkeit ist ein Ton, der ihnen versagt ist,“ sagte Geheimrat de Thierry in seiner Begrüßung namens des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

Im Handelshof in Stuttgart nahm die Mitgliederversammlung, der am Vormittag eine verschiedene wichtige Fragen der weiteren technischen Planbearbeitung behandelnde Vorstandssitzung vorausgegangen war, den Geschäftsbericht des Geschäftsführers Stotz und die Jahresrechnung entgegen. Nach verschiedenen geschäftlichen Punkten folgten sodann in öffentlicher, sehr stark besuchter Versammlung die beiden Vorträge — der erste „Ueber den Stand der Bauarbeiten am Neckarkanal“ vom Strombaudirektor Konz von der Neckar A.-G., welcher

an Hand sehr guter Lichtbilder eine klare, technisch sehr lehrreiche Darstellung der ganzen Linienführung von Mannheim nach Heilbronn, nach Plochingen (200 km) brachte.

Der zweite Vortrag von Regierungsrat Dr. Teubert-Potsdam bot eine aus gründlicher Berechnung und sorgfälatiger Abwägung aller volkswirtschaftlichen Einflüsse aufgebaute Uebersicht „Ueber Verkehr und Ertrag der Neckarwasserstraße“.

Nachdem der Tag durch ein von zahlreichen — auch launigen — Aussprachen gewürztes Zusammensein im Ratskeller von Stuttgart beschlossen wurde, führte der nächste Morgen — 15. November — die Teilnehmer zur Besichtigung der Hafenanlagen von Heilbronn. Hier wurden die weitausschauenden Erweiterungspläne durch Strombaudirektor Konz und nachmittags im Rathause vom Oberbürgermeister mit anschaulichen Lichtbildern dargelegt. Den wichtigsten Teil dieses Tages bildete die Besichtigung der fertiggestellten bezw. im Bau befindlichen Kanalstrecken von Neckarsulm und Kochendorf. Hier wurden das große Kraftwerk — 2600 PS — und die Schleuse besichtigt, die mancherlei sehr beachtenswerte technische Neuerungen bringen. Das Hochwasser vom 31. Oktober und 1. November 1924 — genau auf den Tag 100 Jahre seit dem letzten so großen Hochwasser — hat den Arbeiten nur geringen Schaden zugefügt. In Kochendorf vereinigte das Mittagessen und in Heilbronn abends ein Trunk im Rathause die Teilnehmer, die wohl alle zu der Ueberzeugung kamen, daß, wenn auch die Fortsetzung der Schiffahrtsstraße bis zur Donau noch in weiter Ferne erscheint, doch das baldige Beendigen dieses so tatkräftig begonnenen großen Unternehmens nur zum Besten unserer gesamten Volkswirtschaft dienen kann.

Geschäftliche Mitteilungen

a) Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin.

Neue Mitglieder. Dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (siehe Heft 11, S. 281) neu beigetreten:

Köperschaftliche Mitglieder:

Amme, Giesecke u. Konegen, Aktiengesellschaft, Braunschweig.

Einzelmitglieder:

Emil Stapel, Geschäftsführer der N. N. F. D. G., Magdeburg, Askanischer Platz 3.

Hülsmeier, Oberingenieur der Lauchhammer Rheinmetall A.-G., Zweigniederlassung Riesa a. E.

Fabrikbes. Emil Frühling, Berlin W 50, Tauentzienstraße 14.

Major Sardemann, Berlin W 9, Budapesterstr. 7.

Direktor Johannes Schwabroch, i. Fa. Nordisches Erzkontor G. m. b. H., Lübeck, Beckergrube 38.

Hafendirektor Friedrich Schlegel, Berlin-Plötzensee, Westhafen, Verwaltungsgebäude.

Hans Scheller, Prokurist i. Fa. „Rhenania“ Rheinschiffahrtsgesellschaft, Ludwigshafen a. Rh., Schützenstraße 26.

Generaldirektor Eugen Schnaas, Berlin W 8, Taubenstraße 44/45.

Regierungsbaurat W. Berlin, Hameln, Werder 3.

Direktor Julius Kopp, Mühlenbesitzer, Neusalz a. O.

---

b) Aus verwandten Vereinen und Verbänden.

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen E. V., Berlin.

Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Berlin zur Verwaltung der märkischen und Berliner Wasserstraßen. Die Industrie- und Handelskammer in Berlin hat am 1. 10. 24 folgende Eingabe an das Reichsverkehrsministerium gerichtet:

„Der Magistrat zu Berlin gab uns Kenntnis von dem Schreiben, in welchem er dort unter dem 10. April d. J. wegen Erhaltung der Verwaltung der Berliner Wasserstraßen beim Berliner Polizeipräsidium und gegen die Uebertragung an die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen in Potsdam vorstellig geworden ist.

Nach Prüfung der Verhältnisse müssen auch wir uns in gleichem Sinne wie der Magistrat äußern.

Wenn bisher die Berliner Wasserstraßen, welche bekanntlich im wesentlichen einen großen, zusammenhängenden Hafenbezirk darstellen und für den durchfahrenden Verkehr erst in zweiter Linie in Frage kommen, als eine für sich abgeschlossene Verwaltungseinheit behandelt worden sind, so kann dies nicht als ein historischer Zufall, sondern muß als der Ausdruck verwaltungstechnischer und wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit betrachtet werden. Die Vorteile dieser Organisation für die staatliche wie für die städtische Verwaltung und für das Zusammenwirken beider auszuführen, ist nicht unsere Aufgabe. Wohl aber müssen wir bestätigen, daß die überaus vielen Berührungspunkte, welche das wirtschaftliche Leben mit der Verwaltung der Wasserstraßen hat, die örtliche Nähe der Organisation dieser Verwaltung und deren Einarbeitung auf die besonderen lokalen Bedürfnisse dringend erwünscht erscheinen lassen. Es sei nur erinnert an die Interessen der vielen Hunderte von Wassergrundstücken der Industrie und des Handels mit ihren Bollwerken, Kranen, Schiffsliegestellen, an die Wasser entnehmenden und zurückleitenden Fabriken, an die Konzessionserteilungen und an die für die Nutzungen zu entrichtenden Abgaben, an die öffentlichen Ladestraßen, an das Schiffsmeldewesen. Ueberall ergeben sich Verhandlungen, die über die Zuständigkeit der Unterinstanzen (Wasserbauämter) hinausgehen und mit der Provinzialinstanz geführt werden müssen, Verhandlungen, die sehr erschwert würden, wenn zu mündlicher Erledigung Reisen nach Potsdam nötig würden, und wenn eine Behörde angegangen werden müßte, welche ihr Augenmerk nicht diesen Aufgaben ausschließlich zuzuwenden in der Lage ist. Die Verhandlungen über Wassernutzungen sind bekanntlich wegen der großen Zahl der beteiligten Behörden ohnehin so überaus umständlich, daß eine Erleichterung, wie sie in der Ortsanwesenheit der Provinzialinstanz hier gegeben ist, keinesfalls preisgegeben werden darf.

Selbstverständlich erkennen auch wir vollkommen die Notwendigkeit an, in der öffentlichen Verwaltung strengste Sparsamkeit zu üben. Inwieweit sich durch die geplante Zusammenlegung Ersparnisse erzielen lassen, sind wir nicht in der Lage, genau zu beurteilen. Wir möchten aber empfehlen, gegen die etwaige Ersparung an Beamtengehältern die erheblichen Mehrausgaben an Reisekosten und die erheblichen Verluste an wertvoller Arbeitszeit derjenigen aufzurechnen, welche die Reisen zwischen Berlin

und Potsdam ausführen müssen, und zwar nicht nur bei den Beamten der Wasserbauverwaltung, sondern auch bei den Geschäftsleuten, welche Verhandlungen zu führen haben. Man wird die Frage nicht nur vom Standpunkt der Staatsfinanzen, sondern auch von demjenigen des volkwirtschaftlichen Zeit- und Kostenaufwandes betrachten und den letzteren nicht gering veranschlagen müssen.

Wenn nun eine Kalkulation der möglichen Ersparnisse, welche auch die von uns hervorgehobenen Gegenposten gebührend berücksichtigt, nicht ganz wesentliche Ersparnismöglichkeiten ergeben sollte, so sollte unseres Erachtens die Berliner Wasserstraßenverwaltung jedenfalls in Berlin belassen werden, womöglich unter Ausdehnung ihrer bisherigen engen Grenzen auf das Gebiet der jetzigen Stadtgemeinde Berlin. Der Gedanke der Vereinigung der Berliner und der märkischen Wasserstraßenverwaltung, die an sich ihre Vorzüge haben mag, wäre dann zurückzustellen, bis eine Besserung der gegenwärtigen Schwierigkeiten, Behörde und Beamte unterzubringen, die Vereinigung beider Verwaltungen unter dem Oberpräsidenten hier am Orte gestattet, eine Organisation, die bei den Provinzialverwaltungen anderer Stromgebiete ja bereits durchgeführt ist und als beste Lösung auch hier betrachtet werden muß."

Abgrenzung der Wasserbauamtsbezirke Potsdam und Rathenow. Die Grenze zwischen den Wasserbauamtsbezirken Potsdam und Rathenow ist an das östliche Ende des Trebelsees — etwa km 131,5 der Unteren Havelwasserstraße — verlegt worden. Die Stromaufsichtsstelle von Ketzin ist nach Gollwitz verlegt, während die Sromaufsichtsstellen Werder und Marquardt vereinigt und nach Ketzin verlegt sind.

Durchstich im Plauer Kanal bei Belicke. Der Durchstich im Plauer Kanal bei Belicke (km 24,5) wurde am 17. November 1924 für die Schiffahrt eröffnet. Der nördlich des Durchstiches liegende Altarm ist von diesem Zeitpunkt ab für den Schiffahrtsverkehr nicht mehr benutzbar. Bis auf weiteres ist der Durchstich in langsamer Fahrt zu durchfahren.

Schleusensperren auf den märkischen Wasserstraßen. Im kommenden Winter müssen wiederum an einigen Schleusen der Märkischen Wasserstraßen Instandsetzungsarbeiten vorgenommen werden. Hierdurch wird eine Sperrung der fraglichen Schleusen bedingt. Von den Hauptwasserstraßen kommen in Betracht:

a) Ostoderschleuse Hohensaaten,
Einbau des Klapptores im Oberhaupt, voraussichtliche Dauer: 6 Wochen.

b) Schleuse IV Niederfinow,
Ausbesserung der Spurzapfenlager, Erneuerung der Hölzer an den Wend- und Anschlagssäulen, Untersuchung des Bauwerks, voraussichtliche Dauer: 6 Wochen.

c) Schleuse Lehnitz.
Ausbesserung der Zylinderventile des Oberhauptes, voraussichtliche Dauer: 6 Wochen.

d) Nördliche Schleuse in Plaue,
Kleinere Ausbesserungsarbeiten, Zeit: 3 Wochen.

e) Nördliche Schleuse in Cade,
Kleine Ausbesserungsarbeiten, Zeit: 3 Wochen.

f) Schleuse Bergzow,
Kleinere Ausbesserungsarbeiten, Zeit: 3 Wochen.

g) Schleuse Niegripp,
Kleinere Ausbesserungsarbeiten, Zeit: 3 Wochen.

h) Schleuse Spandau,
Anstrich der Schleusentore und Umlaufverschlüsse, Zeit: 7 Wochen.

i) Schleuse Zehdenick,
Instandsetzungsarbeiten, Zeit: 4 Wochen.

Ferner von den Nebenwasserstraßen:

k) Schleuse Templin,
Instandsetzungsarbeiten, Zeit: 2 Wochen.

l) Schleuse Schöpfurth (Finowkanal),
Ausbesserung des Obertores, Zeit: 4 Wochen.

m) Schleuse Eichhorst (Werbellinkanal),
Ausbesserung des Obertores, Zeit: 4 Wochen.

n) Schleuse Neue Mühle,
Auswechselung der Ober- und Untertore, Arbeiten an der Portalzugbrücke, voraussichtliche Dauer: 6 Wochen.

Sämtliche Arbeiten machen eine Trockenlegung der erwähnten Schleusen erforderlich. Die Ausführung der Arbeiten soll nach Möglichkeit in die Zeit verlegt werden, in der ohnedies die Schiffahrt durch Hochwasser und Eis beeinträchtigt wird. Hierfür kommt in den meisten vorliegenden Fällen die Zeit von Anfang Januar bis Mitte Februar in Frage. Die Arbeiten an den Schleusen Niegripp und Bergzow werden voraussichtlich erst Ende Januar in Angriff genommen. Alle Arbeiten werden mit größtmöglichster Beschleunigung ausgeführt. Die genauen Termine über die Sperrung werden noch besonders im Laufe des Dezember bekannt gegeben werden.

Sperre der Schleuse Brieskow. Die unter dem 5. 4. 24 angeordnete Sperre der Schleuse Brieskow im Zuge des Friedrich-Wilhelm-Kanals und der anschließenden Haltung Fürstenberg-Brieskow mußte infolge vergrößerten Umfanges der Instandsetzungsarbeiten an der Schleuse Brieskow im Zuge des Friedrich-Wilhelms-Kanals über den 25. 11. 24 hinaus voraussichtlich auf die Dauer von weiteren zwei Monaten verlängert werden.

Verlängerung der Schleusenbetriebszeit. Mit Rücksicht auf die Gefahr der Eisbildung auf den Wasserstraßen hat der Regierungspräsident in Potsdam auf Ersuchen des Verbandes die Wasserbauämter angewiesen, die Betriebszeit bei Andrang der Fahrzeuge derart zu verlängern, daß das Einfrieren der Fahrzeuge mit Ladung nach Möglichkeit verhindert wird. Es soll dahin gestrebt werden, daß die Fahrzeuge ihren Bestimmungsort erreichen.

Außerkraftsetzung der Bekanntmachung vom 25. 11. 24 betr. Schleusenbetriebszeiten im Dezember 1924. Die Regierung hatte für 1. Dezember 1924 durch Bekanntmachung vom 25. 11. 24 eine wesentliche Verkürzung der Schleusenbetriebzeiten vorgesehen. Der Verband hat hiergegen im Interesse des Verkehrs energisch Einspruch erhoben und erreicht, daß die Bekanntmachung vom 25. 11. 24 am 3. Dezember 1924 bis auf weiteres außer Kraft gesetzt wurde. Die Betriebszeiten, die im November in Geltung waren, bleiben also vorläufig weiter bestehen.

Vereinigung der Zollkassen Berlin-Packhof. Der Präsident des Landesfinanzamtes Groß-Berlin teilt uns mit, daß die Zollkassen Berlin-Packhof, -Nordhalle, -Südhalle und -Niederlage am 1. Oktober 1924 zu einer Zollkasse vereinigt sind, die die Bezeichnung „Zollkasse Berlin-Packhof" führt und dem Hauptzollamt Berlin-Packhof unmittelbar untersteht. Die neue Zollkasse hat das Postscheckkonto Nr. 30 120 der ehemaligen Zollkasse Berlin-Packhof-Nordhalle sowie deren Girokonto übernommen.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Duisburg.

Das Hochwasser im Rheingebiet und seine künftige Bekämpfung. Der Verein hat im November an die Reichs- und Staatsbehörden folgendes Schreiben gerichtet:

„Nach der Hochwasserkatastrophe, die in den ersten Tagen dieses Monats über das Rheinstromgebiet hereingebrochen ist, sind an uns aus den verschiedensten Kreisen der Verwaltung und Wirtschaft Anregungen ergangen, daß unter führender Mitwirkung der zuständigen Reichs- und Staatsbehörden eine eingehende Aussprache über Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes im Rheinstromgebiet stattfinden möchte. Angesichts der gewaltigen Schäden, die auch das letzte Hochwasser wiederum der rheinischen Bevölkerung und Wirtschaft sowie auch den öffentlichen Körperschaften zugefügt hat, sowie angesichts der außerordentlichen Bedeutung, die infolgedessen der Hochwasserbekämpfung beizumessen ist, gestatten wir uns, die an uns ergangene Anregung zu übermitteln.

Wir glauben, daß es sich zur Förderung des bedeutsamen Zieles und zur Vermeidung einer hindernden Erörterung über Zuständigkeitsfragen empfiehlt, dieser Aussprache zunächst einen inoffiziellen Charakter zu belassen.

Wir wären daher bereit, die Einladung an die zuständigen Reichs- und Staatsbehörden sowie an die Chefs der Provinzial- und Stadtverwaltungen ergehen zu lassen und bitten ergebenst um Mitteilung, ob das verehrliche Ministerium bereit wäre, zu einer derartigen Aussprache einen ersten unterrichteten Vertreter zu entsenden. Für die Tagesordnung würden folgende Punkte, wie unverbindlich erwähnt werden darf, vorgesehen:

1. Die Verbesserung des Hochwasser-Nachrichtendienstes;
2. der Hochwasserschutz:
   a) durch Strombau.
   b) in den Häfen.

Die uns angeschlossenen Hafenstädte sowie Handelskammern erhalten Abschrift dieses Schreibens."

Die Ueberführung des Hafens Gustavsburg aus dem Regiebetrieb in den Betrieb der Reichsbahngesellschaft. Auf Anregung der Vereinigung Mainzer Spediteure und unter Mitwirkung der Handelskammer Mainz hatte der Verein anläßlich der Uebernahme des Hafens Gustavsburg aus dem Regiebetrieb in den Reichsbahnbetrieb auf den 12. November zu einer Besprechung mit der Reichsbahndirektion Darmstadt nach Mainz eingeladen, in der die Interessenten Gelegenheit hatten, die Reichsbahn als Verwalterin über ihre Wünsche hinsichtlich der Gestaltung der Verhälnisse im Hafen Gustavsburg zu unterrichten. So wurden die Fragen der Instandsetzung der Hafeneinfahrt, der Hafenbecken, der Kaiböcke, Gleise, der Krane, Hallen und des Zufahrtsweges zum Hafen sowie der Aufstellung neuer Krane behandelt. Weiter wurden Wünsche über die Sicherung einer ausreichenden Wagengestellung und die Zollabfertigungsmöglichkeiten, ferner wichtige Wünsche über die Festsetzung der Hafengebühren in Anlehnung an die Friedenssätze, aber nicht mehr als 33 Prozent über diese hinaus, sowie der Mieten in einer Höhe von 50 Prozent der Friedensmieten erörtert. Für die Einführung der früher vorhandenen Umschlagstarife (Rhein-Main-Donau-Umschlagstarif, Rhein-Main-Umschlagstarif mit Oesterreich, Umschlagstarif der Rhein-Main-Hafenstationen mit Bayern) sich einzusetzen, wurde die Reichsbahndirektion dringend gebeten.

Die Vertreter der Reichsbahndirektion sagten eine wohlwollende Prüfung und Erfüllung der Wünsche, soweit möglich, zu, wobei sie jedoch darauf hinwiesen, daß die bauliche und betriebliche Wiederinstandsetzung des Gustavsburger Hafens nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel erfolgen könne. Gleichzeitig wurde eine neue ab 16. 11. gültige Gebührenordnung für den Gustavsburger Hafen bekanntgegeben. Einige Positionen dieser Gebührenordnung erschienen den Interessenten als durchaus unbillig; es wurde daher vereinbart, in einer zwei Tage später stattfindenden kleinen Besprechung zwischen Vertretern der Reichsbahndirektion und der Interessenten die beanstandeten Sätze noch einmal zu überprüfen.

Wiederaufnahme des Neubaues der Hochfelder Brücke. Der Verein hat an die Reichsbahn A.-G. folgenden Antrag auf Wiederaufnahme des Neubaues der Hochfelder Brücke, bei der bekanntlich erst kürzlich eine schwere Havarie eines Rheinschleppers stattfand, gerichtet:

„Nachdem die Reichsbahn im Rheingebiet von der Regie nunmehr zurückgegeben ist, gestatten wir uns wiederum die Aufmerksamkeit der Deutschen Reichsbahn A.-G. auf den vor der Regiezeit beabsichtigten Neubau der Hochfelder Eisenbahnbrücke zu lenken.

Es ist eine seit Jahren bekannte Tatsache, daß diese Brücke die Rheinschiffahrt bei Hochfeld ganz außerordentlich behindert und gefährdet. Die unzweckmäßige Stellung der Pfeiler der alten Brücke verursacht eine außerordentlich ungünstige und für den gesamten Verkehr gefährliche Strombildung, die zusammen mit der unzureichenden Weite der Brückenöffnungen eine ganz ungewöhnliche Gefährdung der Rheinschiffahrt bedeutet.

Der Mißstand ist auch bereits vor dem Kriege anerkannt worden, sodaß der Neubau seitens der Eisenbahnverwaltung beschlossen und in Angriff genommen wurde; während des Krieges indessen wurden die Bauarbeiten eingestellt, die gerade bis zur Errichtung eines großen Mittelpfeilers gediehen waren. So besteht seit mehreren Jahren bereits der Zustand, daß der in Angriff genommene Neubau der Hochfelder Brücke die Gefahren für die Schiffahrt, statt verminderte, erhöhte, da neben dem alten Hauptpfeiler der Hochfelder Brücke nunmehr in ganz geringer Entfernung ein zweiter entstand, der die Strombildungs- und Fahrwasserverhältnisse noch ungünstiger beeinflußte.

Die Eisenbahnverwaltung hat bereits schon vor der Ruhraktion als für diese Mißstände verantwortliche Verwaltung für die Sicherheit der Talfahrt oberhalb der Hochfelder Brücke der Rheinschiffahrt kostenlos einen Schlepper für die Durchfahrt durch die Brücke zur Verfügung stellen müssen. Die Regie hat während der Ruhraktion diese Verpflichtung anerkannt und ebenfalls beachtet.

Nachdem nunmehr die Reichsbahn wiederum in den Händen der deutschen Verwaltung liegt, muß amtlicherseits anerkannt werden, daß es sich an dieser Stelle um technische Verhältnisse handelt, die als unhaltbar und für den Verkehr äußerst gefährlich zu bezeichnen sind. Es handelt sich bei dieser Brücke um einen Durchgangsverkehr, der noch innerhalb des Schiffsverkehrs des größten Binnenhafens Europas liegt. In Zeiten ansteigenden Wassers ist es geradezu ein Schauspiel, zu sehen, wie sich unsere großen Radschlepper mit ihrem Anhang bei ganz erheblichem Wellenschlag und starker ungünstiger Strombildung durch die Brücke hindurcharbeiten. Eine schwere Havarie an dieser Stelle würde leicht von den unglücklichsten Folgen begleitet sein. Ein kleines Beispiel nur ist die kürzlich erfolgte Havarie des Dampfers „Linden 5", der im Nebel zwischen den beiden oben erwähnten Brückenpfeilern auffuhr. Die anliegenden Photographien geben hiervon ein anschauliches Bild.

Wir richten daher als führende Gewerbevertretung der Rheinschiffahrt und des Rheinhafenwesens an die Reichsbahn A.-G. die dringende Bitte, den seit Jahren allseitig für nötig erachteten und vorübergehend auch in Angriff genommenen Neubau der Hochfelder Brücke nunmehr wieder aufzunehmen und in kürzester Frist nach den früheren und von Sachverständigen der Rheinschiffahrt begutachteten Plänen durchzuführen."

Berichte über die Verkehrslage.

Oder.

Breslau, 6. Dez. Im Gegensatz zu allen westdeutschen Strömen, die zu Beginn der Berichtszeit fast durchweg Hochwasser geführt haben, war der Oder und der Glatzer Neiße nur eine vorübergehende geringe Aufbesserung des Wasserstandes beschieden. Gegen Mitte November trat Frostwetter ein, ohne jedoch den Schiffahrtsbetrieb zu stören. Lediglich auf der oberen Oder mußte die Behörde Vorsichtsmaßnahmen treffen, um ein Einfrieren der zahlreichen Talfahrzeuge an ungeschützten Stellen zu verhüten. Die Kohlengrundfracht für die Oder betrug vom 16.—30. 11. für die Strecke Cosel-Hafen/Berlin-Oberspree Mk. 6,60 je t und nach Stettin Mk. 6.— je t. Der Frachtenausschuß für die Oder setzte die Kohlengrundfracht für ganze Kahnladungen mit Wirkung ab 1. 12. 24 wie folgt fest: Cosel-Hafen/Berlin-Oberspree Mk. 7,— je t, Cosel-Hafen—Stettin Mk. 6 40 je t. Ab 16. 11. kommen auch wieder Tauchtiefenzuschläge zur Erhebung, jedoch in der abgeänderten Form, daß bei Auslastung des Kahnes unter 1,30 m 10 % und bei Auslastung unter 1,20 m 20 % erhoben werden. In Stettin sind mehrere Seedampfer mit Erzen eingetroffen. Der Betrieb mit Hamburg ist unverändert still.

Märkische Wasserstraßen.

Berlin, 5. Dez. Die Beschäftigung ist auf allen Relationen befriedigend. Aenderungen gegenüber dem vorigen Bericht sind nicht eingetreten.

Elbe.

Hamburg, 5. Dez. Begünstigt durch die milde Witterung ist die Flußschiffahrt nach allen Richtungen in vollem Gange; die Frostperiode im vergangenen Monat war erfreulicherweise nur von kurzer Dauer und hat die Aufrechthaltung des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes nicht gestört. Die Wasserstandsverhältnisse der Elbe sind befriedigend; die Aussichten für eine Aufrechterhaltung des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes auch noch in diesem Monat sind daher günstig, sodaß die Abwicklung des recht lebhaften Herbstverkehrs auf dem Wasserwege auch weiterhin vor sich gehen kann; allerdings empfiehlt es sich, für eilige Transporte den vorzüglich funktionierenden Eildampferverkehr nach Berlin, Breslau, Magdeburg, Torgau, Wallwitzhafen, Halle, Riesa-Dresden, Laube-Tetschen zu benutzen. Das Angebot von Kahnraum blieb auch im vergangenen Monat zeitweise noch immer erheblich hinter dem Ladungsangebot zurück, aber dennoch konnten die Frachten, infolge des gebesserten Wasserstandes nicht unwesentlich herabgesetzt werden. Wegen Auswechselung der Tore ist die Köpenicker Schleuse am Luisenstädtischen Kanal in Berlin ab Donnerstag, den 20. November, auf etwa 4 Wochen gesperrt worden. Die Frachten stellen sich heute für erstklassiges Schwergut in größeren Partien im Bergverkehr von Hamburg wie folgt: nach Magdeburg 28, nach Schönebeck 29, nach Barby 30, nach Aken 31, nach Wallwitzhafen 32, nach Kleinwittenberg 40, nach Torgau 48, nach Riesa 53, nach Dresden 56, nach Laube/Tetschen 70, nach Aussig 77, nach Halle, transito 65, nach Berlin (Kohlen) 42, nach Berlin (Getreide) 46, nach Breslau (schw. Futtermittel) 75/85, nach Breslau (Schwergetreide) 90/95 Goldpfennige für 100 kg, alle Raten exkl. Bugsierlöhne.

Magdeburg, 4. Dezember. I. Unterelbe. Die zunehmende Verringerung der Tauchtiefen in der zweiten Oktoberhälfte — es zeigte der Dresdner Pegel am 15. Okt. 146 cm unter Null, am 31. Okt. 162 cm unter Null —, ein zunehmendes Angebot von Importgütern, sowie starke Beanspruchung der Schiffsräume für die von der Tschechoslowakei nach Hamburg zur Verladung kommenden Zuckersendungen brauchten die vorhandenen freien Schiffsräume schnell auf. Ende Oktober und in den ersten Tagen des November waren die freien Schiffsräume in Hamburg sehr knapp. Es war nicht möglich, für alle dem Elbeverkehr zugedachten Importgüter die benötigten Schiffsräume zu beschaffen und mußten teils aus diesem Grunde, teils mit Rücksicht darauf, daß bei den sehr rasch und stark in die Höhe gegangenen Flußfrachten der direkte Bahnweg sich billiger stellte als der Wasser- und Bahnweg, erhebliche Mengen bahnseitige Verladung in Hamburg finden.

Durch plötzlich eintretendes Hochwasser änderte sich die Lage am 4. November. Der Dresdner Pegel zeigte am 3. November noch 102 cm unter Null, am 4. November 46 cm über Null, am 7. November 10 cm über Null und am 8. November wieder 30 cm unter Null. Im Verlaufe des Monats November ist das Wasser weiter zurückgegangen, und zeigte am 26. November der Dresdner Pegel 138 cm unter Null.

Das Angebot von Importgütern hielt sich im Monat November in mäßigen Grenzen und waren die Schiffsräume dafür, abgesehen von der Raumknappheit in den ersten Tagen des November, durchweg ausreichend.

Die Bergflußfrachten, die Ende Oktober und Anfang November ihren Höchststand im Jahre 1924 erreichten, gingen im Laufe des Monats November ständig zurück.

An Massengütern kamen in der Hauptsache Mehl, Getreide, Leinsaat, Roheisen, Kupfer, Feldspat, Tabak, Salpeter, Schwefelkies nach Sachsen und nach der Tschechoslowakei zur Verladung.

Auf die schädigenden Wirkungen der Tarifpolitik der tschechoslowakischen Staatsbahn, die den Hafen Triest durch Stellung billiger Frachtsätze von Triest nach Industrieorten der Tschechoslowakei begünstigt, haben im Monat Oktober auch in den „Hamburger Nachrichten" erscheinende Zeitungsartikel hingewiesen.

Die tschechoslowakische Elbeschiffahrts-Aktiengesellschaft hat darauf erwidert, daß auch die tschechoslowakische Regierung sich der Bedeutung des Elbeschiffahrtsweges in ihrer Tarifpolitik nicht verschließe; erst am 1. August 1924 sei ein neuer, bedeutende Begünstigungen enthaltender Elbe-Moldau-Umschlagstarif eingeführt worden. Dieser Tarif komme der Förderung des tschechischen Im- und Exportverkehrs über den Elbeweg und Hamburg zu gute.

Hierauf haben die „Hamburger Nachrichten" eine ihnen zugegangene Erwiderung gebracht, wonach eine solche Darstellung irreführend sei, denn der am 1. August ds. Js. eingeführte Elbe-Moldau-Umschlagstarif komme in der Hauptsache nur den oberhalb Aussig gelegenen, für die Elbeschiffahrt weniger in Frage kommenden Umschlagsplätzen zu gute.

Der Beweis dafür, daß für die Binnenumschlagsplätze der Elbe die Forderung auf Einführung der Ausgleichstarife sowie Anwendung der Seehafentarife nicht fallen gelassen werden kann, ist Ende Oktober und Anfang November erneut erbracht worden. Bei Frachten, die die Elbeschiffahrt als nur ausreichend bezeichnen kann, stellte sich für viele Abladungen nach dem Binnenlande der direkte Bahnweg günstiger als der Wasser- und Bahnweg. Hätten uns in diesen Fällen für die Binnenumschlagsplätze die Ausgleichstarife zur Verfügung gestanden, dann wäre die Erhaltung für den Elbeweg möglich gewesen.

Die Hoffnung, daß die im Jahre 1924 verbleibende Zeit die im Jahre 1924 erlittenen erheblichen Verluste teilweise gutmachen könnte, ist angesichts der wieder sehr zurückgegangenen Bergflußfrachten eine nur sehr geringe.

II. Mittelelbe. a) Talgeschäft. Zur Verladung gelangten talwärts ca. 2500 t Zucker, ca. 2300 t Dünge-

salze und ca. 3000 t Steinsalz. Das Stückgutgeschäft entwickelte sich etwas, hielt sich aber in mittleren Grenzen. Das ganze Geschäft an der Mittelelbe war noch außerordentlich behindert durch den fortgesetzt andauernden Kahnraummangel. Ueber die Ursachen dieser Erscheinung haben wir bereits in unserem vorigen Monatsbericht Mitteilungen gemacht, sodaß sich hier ein weiteres Eingehen erübrigt. Infolge des dringenden Kahnraummangels konnten die Frachten zeitweise sehr stark anziehen. Die Wasserstände betrugen zu Anfang des Monats 78 cm, am 8. 11. wurde der Höchststand mit 2,40 m erreicht, sodann trat ein langsames Sinken bis auf 88 cm am Schluß des Monats ein.

b) Berggeschäft. Die Salzverladungen nach Böhmen nahmen ihren regelmäßigen Fortgang und konnten zeitweise leicht verstärkt werden. Fernerhin gelangte Zucker in nicht unbeträchtlichen Mengen zur Verladung; außerdem fanden Oelsendungen nach Dresden statt. Der Stückgutverkehr hielt sich in dem gewohnten Umfange. Getreideverladungen fanden im Berichtsmonat nicht statt.

III. Oberelbe. Auch in Sachsen machte sich im Berichtsmonat ein starker Kahnraummangel bemerkbar. Talwärts wurden von Riesa und Dresden in der Hauptsache Papier und Pappe verladen. Das Geschäft ab Böhmen wird noch fortgesetzt durch die Zuckerverladungen beherrscht. Außer Zucker wurden noch Schnittholz, Gerste, Glas, Papier, Draht, Tonplatten und Eisenröhren in größeren Mengen verladen, wohingegen Braunkohle, abgesehen von den für den Betrieb der Schiffahrt benötigten, in sehr geringem Maße verschifft wurde.

Nordwestdeutsche Kanäle.

Dortmund, 8. Dez. Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat November. Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen war während des Monats November besonders durch große Erzankünfte in Emden äußerst lebhaft. Auch die Kohlenverladungen nach Emden hielten sich auf der Höhe des Vormonats. In der Richtung Hannover nahm der Verkehr gegenüber dem Vormonat etwas ab; in umgekehrter Richtung ist eine Zunahme zu verzeichnen. Die Verladungen in den Zechenhäfen gingen prompt von statten; Kahnansammlungen wurden nicht vermerkt. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete normal. Vorübergehende Störungen wurden hin und wieder beobachtet, wodurch die Kähne zeitweise bis zu 24 Stunden Aufenthalt hatten. Infolge der Eisgefahr trat Mitte des Monats eine vorübergehende Stockung in der Emdenfahrt ein.

Hafen Dortmund: Der Verkehr im Hafen Dortmund war während des ganzen Monats sehr lebhaft. Die Umschlagseinrichtungen waren gut beschäftigt. Der Betrieb an den Kippern ist gegenüber dem Vormonat zurückgegangen, da die Verladungen für die Brikettfabriken in Emden nachgelassen haben. Für die einzelnen Häfen ergeben sich im Monat November folgende Verkehrsziffern:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 289 beladene, 12 leere Schiffe und 96 Schlepper mit insgesamt 159 033 t Ladung, davon 149 502 t Erze. Abgegangen sind 75 beladene, 252 leere Schiffe und 96 Schlepper, mit insgesamt 34 261 t Ladung, davon 22 397 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag betrug im November 193 394 t. In der Zeit vom 1. 1. bis 30. November wurden in Dortmund insgesamt 1 824 158 t umgeschlagen.

Hafen Emden. In Emden sind im vergangenen Monat rund 170 000 t, in der Hauptsache skandinavische Erze, außerdem je 1 Dampfer mit Schwefelkies, Grubenholz, kleinere Mengen Getreide von der Ostsee und Kohlen von England angekommen. Seewärts wurden rund 75 000 t in der Hauptsache Ruhrkohle verladen.

Hafen Wanne. Westhafen: Eingegangen 219 (340) Schiffe, ausgegangen 222 (347) Schiffe. Güterumschlag 140 216,1 (186 950,6) t. Osthafen: Eingegangen 25 (9) Schiffe, ausgegangen 31 (3) Schiffe. Güterumschlag 11 079,6 (4272,8) t. Kleinbahnverkehr, Zechenanschlüsse 122 756,4 (175 278,9) t. Zufuhr über die Reichsbahn 92 030 (23 006) t. Abfuhr über die Reichsbahn 90 719 (5343) t. Lokalverkehr 15 436 (22 719) t.

Verkehr in den hannoverschen Häfen. Im Monat November sind eingegangen insgesamt 161 Kähne mit 61 806 t Ladung, davon 55 475 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind insgesamt 177 Kähne mit 88 595 t Ladung, davon 37 101 t Kali und 28 301 t Erz. Der Verkehr nach Hannover nahm gegen den Vormonat Oktober ca. 8 % ab, während in umgekehrter Richtung eine Zunahme von 43 % zu verzeichnen ist.

Hamm, 6. Dez. Im November sind 31 Schiffe, beladen mit 5942 t Kohlen, 1201 t Knüppl, 524 t Erz, 2833 t Holz, 4453 t Getreide und Mehl = 14 953 t Güter, sowie 8 Leerschiffe angekommen. Abgeschleppt sind 37 Schiffe, darunter 16 Schiffe, beladen mit 3030,5 t Kohlen, 1185 t Koks, 652 t Draht, 3243 t Zement, 163 t Buchenschnittware = 7207 t Güter. Umgeschlagen wurden vom Wasser: 5374 t Kohlen, 524 t Erz, 1201 t Knüppel, 2326 t Holz, 4035 t Getreide und Mehl = 13 460 t Güter. Zum Wasser gingen: 2630,5 t Kohlen, 118,5 t Koks, 652 t Draht, 3643 t Zement, 163 t Buchenschnittware = 7207 t Güter.

Main, Donau-Main-Kanal und Donau.

Frankfurt, 8. Dez. Infolge eingetretenen Hochwassers ruhte der stark ansteigende Schiffsverkehr vom 2. bis 10. 11. ds. Js. vollständig. Eine Unterbrechung der Aus- und Beladetätigkeit hat zwar nicht stattgefunden, da eine größere Anzahl beladener Schiffe noch rechtzeitig die Häfen erreichten. In der übrigen Zeit des Monats war der Verkehr lebhaft. Sämtliche Umschlagsvorrichtungen waren ständig in Benutzung. Insbesondere sind große Getreidepartien eingetroffen. Auch große Kalitransporte mit dem Bestimmungsort Holland und Belgien wurden abgefertigt. Der Schiffsverkehr hat sich wie folgt gestaltet: Westhafen. Angekommen 98 Fahrzeuge mit 39 882 t Ladung. Abgegangen 46 Fahrzeuge mit 21 140 t Ladung. Osthafen. Angekommen 129 Fahrzeuge mit 75 465 t Ladung. Abgegangen 18 Fahrzeuge mit 4852 t Ladung. Der Gesamtverkehr der Frankfurter Häfen war im Monat November wie folgt: Ankunft 227 Fahrzeuge mit 115 347 t Ladung. Abgegangen 64 Fahrzeuge mit 25 992 t Ladung, zusammen 291 Fahrzeuge mit 141 349 t Ladung.

Rhein.

Die Betriebslage der Rheinschiffahrt im November 1924.

Infolge der starken Niederschläge entwickelte sich auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen gleich zu Anfang des Berichtsmonats mit ungeahnter Schnelligkeit ein großes Hochwasser, welches die Schiffahrt und alle Verladestellen auf etwa 10 Tage völlig zum Erliegen brachte. Erst nach Ablauf eines Monatsdrittels konnten die Betriebe wieder aufgenommen werden. Die zahlreichen Unglücksfälle, Havarien und sonstigen Schäden, die durch dieses Hochwasser entstanden sind, sind allgemein bekannt. Noch heute haben die Betroffenen unter den Nachwirkungen, die sich erst nach Ablauf einer gewissen Zeit beheben lassen, zu leiden. So schnell, wie das Hochwasser anschwoll, ist es auch wieder gesunken. Nach einem Höchstwasserstande von 6,92 m am Cauber Pegel am 5. November ist der Wasserstand in Caub am 28. November

auf 1,79 m zurückgegangen, sodaß der Wasserstand vor dem Hochwasser bereits stark unterschritten ist.

Nach Rückgang des Hochwassers war der Abruf und Transport von Brennstoffen nach Süddeutschland auf dem Wasserwege ziemlich rege, was wiederum auf die nunmehr einigermaßen stabile Beschäftigung der Ruhrzechen günstig gewirkt hat.

Im Frachtgeschäft ist die Nachfrage nach leerem Kahnraum bei rasch fallendem Wasser besonders noch dadurch stark angewachsen, daß die volle Ausnutzung der Fahrzeuge nicht mehr möglich ist, der längere Zeit anhaltende Nebel den Kahnumlauf verzögerte. So konnte es nicht ausbleiben, daß durch diese Aufenthalte und durch die vollständige Stillegung durch das Hochwasser der Kahnraum an der Ruhr knapp wurde. Dies kam auch in den Notierungen an der Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort zum Ausdruck, die etwa folgendes Bild aufweisen:

Die Schiffsmieten sind von 6 Pfg. zu Monatsanfang auf 10 Pfg. zu Mitte des Monats gestiegen und haben sich dann nach einer geringen Abschwächung (9—9½ Pfg.) gegen Ende des Monats wieder auf 11 und 12 Pfg. je Tageseichtonne ab Rhein- bezw. Kanalhafen gehoben. Die Frachten nach Holland sind im abgelaufenen Monat von 1 fl. auf 1,40—1,50 fl. (Basis Rhein-Ruhr-Häfen—Rotterdam) und von 1,30 hfl. (am 10. Nov.) auf 1,65 hfl. (am 24. Nov.) Basis Rhein-Herne-Kanal—Rotterdam je Tonne bei freiem Talschleppen und 15 Tagen für Laden und Löschen gestiegen.

Das Schleppgeschäft besserte sich dadurch, daß das Angebot an Schleppkraft durch die eben erwähnten Aufenthalte knapp wurde. Die Schlepplöhne waren sehr schwankend. Zu Anfang des Monats wurde der Schlepplohn mit Mk. 1,10 notiert; unmittelbar nach Rückgang des Hochwassers mit Mk. 1,35—1,50. Weil wegen starken Nebels mehrere Tage lang nur spärlich Schleppkraft nach der Ruhr gelangte, stieg der Schlepplohn (am 15. November) wieder auf Mk. 2,—; auf dieser Höhe hielt er sich bis zum 22. November. Gegen Monatsende wurde er wieder mit etwa Mk. 1,35—1,45 je Tonne Basis Mannheim notiert; die Nachfrage nach Schleppgut drückte den Schlepplohn wieder herunter, sodaß im Durchschnitt genommen die Sätze, vor allem bei der langen Fahrtdauer, nicht genügten.

Das Umschlagsgeschäft in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ist immer noch sehr schlecht. Die Umschlagsanlagen mußten infolge Mangels an Beschäftigung zum großen Teil stilliegen. Durch das Hochwasser kamen die Betriebe auf etwa 10 Tage zum Erliegen. Das Versagen der Marientorschleuse hat für die Anlieger des Duisburger Innenhafens bei dem schnell steigenden Wasserstand katastrophale Folgen gezeitigt. Die Getreidespedition ist bei großen Ankünften seit Rückgang des Hochwassers wieder genügend beschäftigt; jedoch leiden die Arbeiten noch stark unter den Einwirkungen des Hochwassers. Hierdurch ist ein erheblicher Schaden an Maschinen und Gebäuden entstanden, dessen Beseitigung noch längere Zeit dauern wird. Die Hafenbahnen in Duisburg-Hochfeld und -Ruhrort befinden sich seit dem 15. November wieder in der Hand der deutschen Reichsbahn, welche seitdem die Betriebsführung dieser Bahnen wieder ausübt.

Der in den Duisburg-Ruhrorter Häfen drohende Streik der Hafenarbeiter und Kranführer ist durch Schiedsspruch beigelegt worden. Danach wurde rückwirkend ab 1. November der Tagelohn auf Mk. 6,35 und der garantierte Akkordlohn auf Mk. 6,— festgesetzt. Sämtliche Bezüge erhöhen sich entsprechend um 9 Prozent. Die Maschinistenlöhne wurden auf Mk. 44.— pro Woche erhöht. Der Schiedsspruch ist von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite angenommen worden.

In der Rheinschiffahrt hat die gesamte Arbeitnehmerschaft eine 10prozentige Lohn- u. Gehaltserhöhung beantragt, die aber von Arbeitgeberseite abgelehnt worden ist. Eine endgültige Entscheidung darüber ist noch nicht gefällt.

Eisenbahnfragen.

Der Vorstand der Reichsbahngesellschaft. Der Verwaltungsrat der Reichsbahn beschloß auf Vorschlag des Generaldirektors über die endgültige Zusammensetzung des Vorstandes der Reichsbahngesellschaft folgendes: Außer dem Generaldirektor besteht der Vorstand aus folgenden Direktoren: 1. Vogt (Verkehrs- und Tarifabteilung sowie die Verwaltungsstelle Preußen), 2. Kömbier (Betriebsbauabteilung), 3. Dr. Anger (Maschinentechnische Abteilung), 4. Jahn (Finanz- und Rechtsabteilung), 5. Hitzler (Personalabteilung), 7. Dr. von Frank (Verwaltungsstelle Bayern).

Oberbetriebsleitung West. Die Oberbetriebsleitung West (frühere Bezeichnung: Generalbetriebsleitung West) hat am 1. Dezember d. J. ihren Sitz wieder nach Essen in das Gebäude der Reichsbahndirektion, Bismarckplatz 1, verlegt. Es wird gebeten, die für sie bestimmten Schriftsachen dorthin zu richten. Telefonisch ist die Oberbetriebsleitung West unter Essen 8100 zu erreichen.

Frachtstundung. Am 14. November d. J. ist eine Kommission des Reichsverbandes der Deutschen Industrie bei der Hauptverwaltung der Reichseisenbahngesellschaft vorstellig geworden, um eine Aufhebung oder wenigstens eine Herabsetzung der Stundungsgebühren und der Vertragsstrafe bei verzögerter Zahlung durchzusetzen. Von der Reichseisenbahngesellschaft wurde in der Besprechung die Notwendigkeit anerkannt, die Frage der Frachtstundung im Zusammenhang mit der Verkehrskreditbank einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Zu diesem Zweck sollen Vertreter der Reichsbahn und Verkehrskreditbank zusammen mit Vertretern der Verkehrsinteressenten eingehende Prüfungen über die Vorteile und Nachteile der Frachtstundung in Verbindung mit der Verkehrskreditbank anstellen. Nach dieser örtlichen Prüfung wird in Berlin bei der Reichsbahnhauptverwaltung über den evtl. Wegfall oder die Höhe der Stundungsgebühren überhaupt beraten werden. Unter Hinweis auf die ungünstigen Stundungsbedingungen ist den Interessenten zu empfehlen, Aufforderungen der Reichsbahndirektionen zum Abschluß von Frachtstundungsverträgen vorläufig abzulehnen und den weiteren Verlauf der Angelegenheit abzuwarten.

Frachtbriefmuster. Die nach der Verordnung vom 9. April 1924 (Reichsgesetzblatt II, Seite 89) am 31. Dezember 1924 ablaufende Frist für die Verwendung der noch vorhandenen einseitig bedruckten Frachtbriefe im Ausmaß von 380×300 mm wird bis zum 30. Juni 1925 verlängert. Frachtbriefe dieser Größe dürfen bis zum genannten Zeitpunkt auch dann verwendet werden, wenn in der Bemerkung am oberen Rande die Worte „sowie das Ladegewicht" zwischen „Eigentumsmerkmale" und „des Wagens" fehlen.

Entschädigung für während der Regiezeit nicht bestellbar gewesene Güter. Von der Besatzungsbehörde ist uns unter Aufhebung einer früheren Verfügung hinsichtlich der Entschädigung der deutschen Staatsangehörigen und Angehörigen anderer Staaten als Deutschland für den Verlust der infolge der Abwesenheit der deutschen Eisenbahnverwaltung unbestellbar gebliebenen Güter folgende Verordnung zugegangen:

„In Anbetracht, daß es festgestellt ist, daß die deutsche Regierung ihren Staatsangehörigen den Wert der Güter, die auf den Eisenbahnnetzen der besetzten Gebiete während der Abwesenheit der deutschen Eisenbahnverwaltung unbestellbar geblieben sind, rückvergütet hat, und daß es daher nicht statthaft ist, eine neue Entschädigung der Eigentümer dieser Güter vorzusehen:

und in Anbetracht, daß hingegen die Angehörigen anderer Staaten als Deutschland ohne wirkliche Ansprüche den deutschen Behörden gegenüber sind und daß es am Platze ist, ihnen unter diesen Bedingungen eine so weit wie möglich gehende Entschädigung der von ihnen erlittenen Verluste zuzusichern;

verordnet der kommandierende General der Truppen folgendes:

Artikel I: Der Artikel V der Verfügung Nr. 45 ist aufgehoben und wird durch nachstehende Bestimmungen ersetzt:

Artikel V—I. Das Ergebnis der Verkäufe der Güter wird nach Abzug der sowohl von der Eisenbahnregie als von den Dienststellen der Wiedergutmachung gehabten Kosten von dem „Leitenden Abwicklungsvorstand der unbestellbaren Frachtstücke auf den Eisenbahnnetzen der besetzten Gebiete“ auf ein besonderes Konto gebucht — „Konsignationskonto“ —.

II. Die Eigentümer von unbestellbar gebliebenen Gütern oder ihre Bevollmächtigten können, wenn sie nicht deutscher Staatsangehörigkeit sind und keine deutschen Personen oder Interessen vertreten, von dem leitenden Abwicklungsvorstand für ihre verkauften oder verschwundenen Güter unter folgenden Bedingungen eine Entschädigung erhalten, wenn sie ihre Rechte beweisen können:

1. Die Eigentümer der von der Abwicklungsstelle verkauften Güter werden zuerst aus den Ergebnissen der Verkäufe für den von ihnen erlittenen Schaden entschädigt, wobei der wirkliche Wert ihrer Güter und nicht der Preis, zu welchem sie verkauft worden sind, in Rechnung gezogen wird.

2. Die Eigentümer der unbestellbar gebliebenen Güter, die nicht von dem Abwicklungsvorstand verkauft worden sind, die feststellen, daß ihre Güter infolge von Plünderungen verschwunden sind, werden in zweiter Linie aus dem Rest der Verkaufsergebnisse entschädigt; im Falle der Rest nicht genügen sollte, um alle Eigentümer für den vollen Wert ihrer Güter zu entschädigen, wird die Abwicklungsstelle eine verhältnismäßige Verteilung unter ihnen vornehmen.

3. Im Falle, daß nach vollständiger Entschädigung der Eigentümer dieser beiden Arten aus dem Ergebnis der Verkäufe ein Rest überbleiben sollte, wird dieser Rest der Kasse der Pfänder überwiesen.

III. Der leitende Abwickelungsvorstand bestimmt über die Entschädigungsforderungen, welche ihm von den Eigentümern der in den zwei obigen Paragraphen erwähnten Güter zugeschickt werden.

Die von dem Abwickelungsvorstand getroffenen Entscheidungen werden durch eingeschriebenen Brief den erwähnten Eigentümern mitgeteilt.

Im Falle eines Nichteinverständnisses können diese in einer Frist von 14 Tagen ab Empfang der Mitteilung durch eingeschriebenen an den Abwickelungsvorstand gerichteten Brief ersuchen, daß ihre Zwistigkeiten einer Schiedskommission unterbreitet werden, welche sich wie folgt zusammensetzt aus: a) einem Sachverständigen, welcher von dem „leitenden Abwickelungsvorstand der unbestellbaren Frachtgüter“ bestimmt wird; b) einem Sachverständigen, welcher von dem Konsul der Nation des Anfordernden, welcher Gerichtssitz im besetzten Gebiet hat, bestimmt wird.

Im Falle eines Nichteinverständnisses zwischen den Sachverständigen wird ein dritter Schiedsmann von den Sachverständigen bestimmt oder im Falle einer Nichtverständigung durch den Kommandierenden General der Truppen bestimmt. Wenn die Anspruchsberechtigten außerhalb Europas wohnen, ist die Frist zur Einreichung dieser Forderung auf 45 Tage verlängert. (Artikel 2.) — Es können sich nur die Besitzer von Gütern die Bestimmungen des Artikels 7 der Verordnung 54 zunutze machen, die einem anderen Staate als Deutschland angehören und keine deutschen Personen oder Interessen vertreten.“

Wir machen hiervon Mitteilung für den Fall, daß derartige Interessen der Regieverwaltung oder der Besatzung gegenüber zu vertreten sind.

Steuerfragen.

Steuerermäßigungen. Auf Grund des Art. 48 der Reichsverfassung ist unter dem 10. 11. 24 folgende 2. Verordnung des Reichspräsidenten über notwendige Steuermilderungen ergangen. Die Verordnung lautet:

Artikel I.

Einkommen- und Körperschaftssteuer.

§ 1.

1. Die Vorauszahlunen auf Einkommensteuer und Körperschaftssteuer gemäß Artikel I §§ 4, 5, 12 der Zweiten Steuernotverordnung vom 19. Dezember 1923 (R.G.Bl. I, S. 1205) werden um ein Viertel ermäßigt.

2. Die Bestimmung des Abs. 1 gilt erstmalig für die am 10. Januar 1925 fällige Vorauszahlung für den Monat Dezember 1924. Bei Entrichtung nach Vierteljahren werden die Vorauszahlungen gemäß Artikel I §§ 4, 5, 12 der Zweiten Steuernotverordnung für das vierte Kalendervierteljahr 1924 um ein Zwölftel ermäßigt.

§ 2.

1. Bei Lohnzahlungen, die für eine im Dezember 1924 erfolgte Dienstleistung bewirkt werden, bleibt

1. für den Arbeitnehmer ein Betrag 60 Reichsmark monatlich (15 Reichsmark wöchentlich) zur Abgeltung der nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 7, § 59 des Einkommensteuergesetzes zulässigen Abzüge vom Steuerabzug frei und wird
2. der auf den Arbeitslohn entfallende Steuerbetrag nicht erhoben, wenn er 0,80 Reichsmark monatlich (0,20 Reichsmark wöchentlich) nicht übersteigt.

2. Bei Heimarbeitern, bei denen der Arbeitslohn nicht für eine bestimmte Arbeitszeit gezahlt wird, beträgt die einzubehaltende Steuer für alle im Dezember 1924 erfolgenden Lohnzahlungen zwei vom Hundert.

§ 3.

Die Vorschriften der Zweiten Steuernotverordnung vom 19. Dezember 1923 (R.G.Bl. I, S. 1205) über die Vorauszahlungen auf Einkommensteuer und Körperschaftssteuer, den Steuerabzug vom Arbeitslohn und den Steuerabzug vom Kapitalertrag gelten mit den aus § 1 Abs. 1. § 2 sich ergebenden Milderungen über den 31. Dezember 1924 hinaus bis zu einer anderweitigen Regelung der Einkommenbesteuerung.

Artikel II.

Umsatzsteuer.

§ 1.

Der Satz der allgemeinen Umsatzsteuer wird von 2 % auf 1½ % ermäßigt.

§ 2.

1. Der Satz der erhöhten Umsatzsteuer der §§ 15 und 21 des Umsatzsteuergesetzes wird von 15 % auf 10 % ermäßigt.
2. Der Vergütungsbetrag nach § 20 des Umsatzsteuergesetzes wird auf sechs vom Hundert ermäßigt.

§ 3.

Im § 23 Abs. 1 Nr. 3 des Umsatzsteuergesetzes werden hinter den Worten „§ 15 unter I Nr. 1“ die Zahlen „2“ und „5“ und hinter den Worten „unter II Nr.“ die Zahl „1“ gestrichen.

§ 4.

Der § 23 Abs. 1 Nr. 5 und der § 41 des Umsatzsteuergesetzes werden gestrichen.

§ 5.

Der § 25 Abs. 2 des Umsatzsteuergesetzes wird gestrichen.

Artikel III.

. . . .

Artikel IV.

Ueberleitungs- und Schlußbestimmungen.

§ 1.

Vom Monat Dezember 1924 ab bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1924 gewährleistet das Reich den Ländern für jeden Kalendermonat den Betrag der Anteile an Einkommensteuer, Körperschaftssteuer und Umsatzsteuer, den sie im Durchschnitt der Monate August und September 1924 erhalten haben.

§ 2.

Der Reichsminister der Finanzen wird ermächtigt, die erforderlichen Uebergangsbestimmungen zu treffen.

§ 3.

Der Artikel II tritt mit dem 1. Januar 1925, der Artikel III mit Wirkung vom 20. Oktober 1924, im übrigen tritt die Verordnung mit dem auf ihre Verkündung im Reichsgesetzblatt folgenden Tage in Kraft.“

Steuerabzug vom Arbeitslohn; Ueberweisungsblätter usw. für 1924. Der Reichsfinanzminister teilt mit: Nach §§ 43 und 44 der Durchführungsbestimmungen über den Steuerabzug vom Arbeitslohn haben die Arbeitgeber, die den Steuerabzug vom Arbeitslohn ihrer Arbeitnehmer im Ueberweisungsverfahren vornehmen, die Ueberweisungsblätter, Nachweisungen und Zusammenstellungen für 1924 Ende Januar 1925 an das Finanzamt einzureichen. Das gleiche gilt nach §§ 48 und 49 für die Ausweise und Nachweisungen beim Behördenverfahren. Ich verzichte hierdurch für 1924 allgemein auf die Ausschreibung der Ueberweisungsblätter (Ausweise), Nachweisungen und Zusammenstellngen. Es bleibt jedoch vorbehalten, die Finanzämter zu ermächtigen, im einzelnen Falle die Einreichung der Steuerabzugsbelege zu verlangen. Unberührt bleibt die Verpflichtung der Arbeitgeber zur Einreichueng der in den Dritten Durchführungsbestimmungen vom 15. März 1924 über die Vorauszahlungen auf Einkommen- und Körperschaftssteuer im Kalenderjahr 1924 (Reichsministerialblatt S. 119, Reichssteuerblatt S. 87) vorgeschriebenen Lohnzettel.

Hiernach ist auch für 1924 eine Innenkontrolle in dem früher geübten Umfang unmöglich. Dieser Umstand birgt die Gefahr in sich, daß einzelne Arbeitgeber den Steuerabzug bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1924 nicht mit der vorgeschriebenen Sorgfalt durchführen. Ich ersuche deshalb ergebenst, die Finanzämter anzuweisen, bei der Durchsicht des Arbeitgeberkontobuchs und bei der Außenkontrolle in den nächsten Monaten denjenigen Arbeitgebern ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, bei denen früher bereits Unregelmäßigkeiten festgestellt worden sind.

Dieser Erlaß wird im Reichssteuerblatt und im Reichsbesoldungsblatt veröffentlicht und den Landesregierungen besonders mitgeteilt.

Die in der Angelegenheit vorgelegten Berichte sind durch diesen Erlaß erledigt. Ueber die Einreichung der Markenblätter für 1924 ergeht demnächst besondere Weisung.

Stundung der Umsatzsteuer. Nachstehend teilen wir eine wichtige Entscheidung des Reichsministers der Finanzen mit:

„Zu meinem Bedauern ist es nicht möglich, Stundungsgesuchen hinsichtlich der Umsatzsteuer allgemein über den Rahmen der bisherigen Uebung hinaus stattzugeben. Stundung von Umsatzsteuer muß vielmehr grundsätzlich abgelehnt werden.

Es liegt im Wesen der Umsatzsteuer als Teil der speziellen Geschäftsunkosten eines Unternehmens, daß sie für die vereinnahmten oder, im Falle der Versteuerung nach Lieferungen, für die vereinbarten Entgelte ohne Rücksicht darauf geschuldet wird, ob die Umsätze gewinnbringend waren oder ob ein Unternehmen mit Verlust arbeitet. Stundung der Umsatzsteuer kann daher nur dann in Frage kommen, wenn im einzelnen Falle ein Steuerpflichtiger durch außergewöhnliche andere als die allgemeinen, für alle Steuerpflichtigen mehr oder weniger gleichmäßig fühlbaren ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse in eine derartige Lage geraten ist daß die sofortige Zahlung der Umsatzsteuer in voller Höhe die Weiterführung des Betriebes gefährden würde. Fälle, in denen die Versteuerung nach Lieferungen (§ 9 U. St. G.) erfolgt, werden wohlwollend beurteilt werden. Es liegt aber unter den jetzigen Zahlungsverhältnissen im eigenen Interesse der Steuerpflichtigen, tunlichst zur Versteuerung der vereinnahmten Entgelte überzugehen. Die Finanzämter sind wegen der Bewilligung derartiger Anträge mit Anweisung versehen worden.“

Ermäßigung der Börsenumsatzsteuer. Durch eine im Reichsanzeiger Nr. 266 vom 10. 11. 24 veröffentlichte Verordnung des Reichsfinanzministers vom 10. 11. 24 ist die Börsenumsatzsteuer ermäßigt worden, und zwar sind die wichtigsten Ermäßigungen:

für Händlergeschäfte	statt	bisher	0,04	jetzt	0,02	Mk.
„ Kundengeschäfte	„	„	0,15	„	0,06	„
„ Privatgeschäfte	„	„	0,30	„	0,12	„

Verschiedene Mitteilungen.

Die Machtbefugnisse der internationalen Oderkommission auf der Warthe und der Netze.

Der Friedensvertrag von Versailles hat die „commission des communications et du transit“ des Völkerbundes als Beschwerdeinstanz geschaffen für alle Konflikte, die sich durch die Anwendung der Artikel 324—86 des Friedensvertrages bezüglich Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen ergeben. Die bei dieser Kommission bestehende

Unterkommission für Binnenschiffahrt war im vergangenen Monat in Genf versammelt, um einige Streitfälle, die in der Verwaltung der internationalen Wasserstraßen in der letzten Zeit aufgetreten sind, zu schlichten, so auch die Kompetenzfrage der internationalen Oderkommission auf dem internationalisierten Teil der Oder-Nebenflüsse. Seit drei Jahren konnte die internationale Oderkommission zu keiner Einigung gelangen über die Internationalisierung der beiden Nebenflüsse der Oder, Warthe und Netze, soweit sie polnisches Gebiet durchfließen. Man streitet darüber, ob die Internationalisierung dieser beiden Flüsse nur bis zu der polnischen Grenze reichen soll oder bis zu dem Punkte, wo die Schiffahrt aufhört. Ersteren Standpunkt vertrat die polnische, letzteren die deutsche Regierung. Im Grunde genommen handelt es sich um die Frage, ob die internationale Oderkommission nur auf deutschem Gebiete Machtbefugnisse haben soll, oder ob sich ihre Gewalt auf das ganze schiffbare Netz der Oder erstrecken kann, auf der einen Seite bis Posen, auf der anderen Seite bis Bromberg. Weiterhin erhebt sich die Frage, ob Polen durch den Friedensvertrag an das Abkommen von Barcelona gebunden ist oder ob die Tatsache, daß es dieses Abkommen nicht ratifiziert hat, Polen von der Verpflichtung befreit, sich an die in Barcelona getroffenen Abmachungen zu halten.

Auf Anregung der britischen Regierung war nun eine neutrale Kommission eingesetzt worden, bestehend aus einem Engländer, einem Belgier und einem Polen. Diese Kommission studierte die Verhältnisse an Ort und Stelle, konnte aber zu einem einstimmigen Gutachten nicht gelangen, da der polnische Vertreter auf dem Standpunkt seiner Regierung verharrte und die Kompetenz der Oderkommission auf polnischem Gebiete nicht anerkannte, während die beiden anderen Sachverständigen sich für eine Ausdehnung der Machtbefugnisse der Oderkommission auf polnisches Gebiet aussprachen und vorschlugen, die Warthe bis Lubu und die Netze bis Naken zu internationalisieren. Die juristische Unterkommission des Völkerbundes verwarf aber dieses Projekt und unterbreitete im beratenden Ausschuß für Verkehrswesen einen neuen Vorschlag, der auch am 27. November 1924 mit 13 Stimmen gegen die Stimmen der eingeladenen deutschen und polnischen Vertreter und bei Stimmenthaltung der österreichischen Delegierten angenommen wurde. Dieses neue Gutachten stellt einen Kompromiß dar, in dem folgende Lösung empfohlen wird:

Die Gerichtsbarkeit der internationalen Oderkommission soll stromaufwärts auf die Warthe bis Posen hinaus und auf die Netze bis Usch ausgedehnt werden. Von dem Punkte ab, an dem die Gerichtsbarkeit der internationalen Oderkommission auf der Netze aufhört bis zum Zusammenfluß der Warthe mit dem Bromberg-Kanal, soll der Wasserweg den allgemeinen Bestimmungen des Abkommen von Barcelona über die internationalen Wasserstraßen unterliegen. Der Vertreter der deutschen Reichsregierung, Geheimer Regierungsrat Seeliger, führte in der Sitzung den Nachweis, daß diese Entscheidung den Bestimmungen des Versailler Vertrags widerspräche, der die Internationalisierung der Flüsse bis zur Grenze ihrer Schiffbarkeit vorsieht. Der polnische Vertreter Widarski lehnte den Völkerbundsvorschlag ebenfalls ab und zwar mit der Begründung, daß er die volle Befreiung der polnischen Stromläufe von der internationalen Verwaltung fordern müsse, erklärte aber, nachdem auch der tschechische Vertreter, der die deutsche These voll unterstützte, aus taktischen Gründen dem Antrage beigestimmt hatte, daß er der polnischen Regierung empfehlen werde, das Gutachten aus Opportunitätsgründen anzunehmen.

Die Aufbringung der Kosten für den Bau des Ottmachauer Staubeckens und die Stadt Berlin. Die technischen Vorarbeiten für den Bau des Ottmachauer Staubeckens sind im Gange. Die Finanzierung dieses Bauvorhabens soll in der Weise vor sich gehen, daß außer dem Reiche auch die Landesteile, die nach ihrer Lage zum Oderstrom besondere Vorteile durch den Ausbau haben werden, besonderen Anteil an den Kosten tragen, so auch die Stadt Berlin, der vor einiger Zeit der Reichsverkehrsminister einen diesbezüglichen Antrag mit geeigneten Mitteilungen über den baulichen und finanziellen Gesamtplan unterbreitete. Bei der Prüfung dieses Planes kam die Stadt Berlin zu der Ueberzeugung, daß sie an der projektierten Stauanlage Ottmachau und an dem in Verbindung damit vorgesehenen Ausbau der mittleren Oder erheblich interessiert sei, daß sich dieses Interesse aber einzig und allein auf die Erleichterung und Verbilligung des Verkehrs beschränkt, während bei sämtlichen anderen Interessenten als Anlieger am Oderstrom doch vor allem noch Landwirtschafts- und Hochwasserschutzinteressen, ferner nicht zu unterschätzende Vorteile für die Entwässerung von Gemeinden und privaten Betrieben mitsprechen. Aus diesem Grunde glaubt die Stadt Berlin äußerstenfalls eine Beteiligung mit 15 Prozent an der den Interessenten zugedachten halben Beitragssumme von 4,5 Millionen Mark jährlich verantworten zu können, das sind in den 19 Beitragsjahren insgesamt zirka 6,5 Millionen Goldmark. Zur Aufbringung dieser Summe hält sich die Stadt Berlin auch nur dann in der Lage, wenn die Industrie- und Handelskammer sowie die Aeltesten der Kaufmannschaft sich mit angemessenen Beträgen beteiligen.

Die Stadt Berlin trat an die Industrie- und Handelskammer heran mit dem Vorschlage, daß von der der Stadt Berlin zufallenden obengenannten Anteilsumme je ⅓ die Stadt Berlin, die Aeltesten der Kaufmannschaft und die Industrie- und Handelskammer aufbringen. Letztere antwortete hierauf unter dem 31. 10., daß sie zwar überzeugt sei von der Notwendigkeit des Baues des Ottmachauer Staubeckens, daß sie es auch für angebracht halte, wenn die Stadt Berlin durch einen Zuschuß zu den Kosten der Verzinsung und Amortisation des Baues leistet, dagegen könne sie den Vorschlägen der Stadt Berlin betreffend Abwälzung auf die Korporation der Kaufmannschaft und auf die Industrie- und Handelskammer Berlin nicht zustimmen. Eine derartige Belastung der kaufmännischen Kreise dürfe nicht in Frage kommen. Die von der Stadt Berlin vorgeschlagene Regelung der Berliner Beitragskosten zu den Werken bei Ottmachau läuft nach Ansicht der Industrie- und Handelkammer darauf hinaus, daß die in derselben zusammengefaßten Kreise von Handel und Industrie zu ⅓ beteiligt werden, wie die anderen Steuerzahler auch, während sie die anderen ⅔ allein aufbringen sollen, was aber keineswegs gerechtfertigt sei. Die Industrie- und Handelskammer richtet daher an die Berliner Stadtverwaltung die Bitte, die untere Beteiligung der Berliner Kaufmannschaft nicht etwa als Voraussetzung der Uebernahme der von der Reichswasserstraßenverwaltung geforderten Beteiligung an den Kosten der Anlage von Ottmachau zu betrachten, sondern die angeforderten Beträge aus städtischen Mitteln zu nehmen.

Tschechische Schiffahrtspläne in Schlesien. Auf Grund des Vrsailler Friedensvertrages war der Tschechoslowakei auf der internationalisierten Oder ein Anteil an der Oderflotte zugesprochen worden, der von dem amerikanischen Schiedsrichter auf 56 000 Tonnen festgesetzt wurde. Mit diesem Schiffspark betreibt die tschechoslowakische Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft einen für die deutsche Schiffahrt überaus fühlbaren Wettbewerb. Insbesondere beziehen die großen Witkowitzer Eisenwerke ihren gesamten ausländischen Roheisenbedarf, der früher durch die Hände deutscher Verfrachter ging, durch die tschechische Oderschiffahrtsgesellschaft. Die Pläne gehen jedoch weiter. Da die Oder deutscherseits nur bis Cosel

ausgebaut und regulär schiffbar ist, haben die Tschechen den alten österreichischen Plan wieder aufgenommen, der die Schiffbarmachung der Strecke Cosel—Ratibor—deutsche Grenze—Mährisch-Ostrau vorsieht und durch die Schaffung eines Kanals Preßburg—Prerau—Mährisch-Ostrau eine Verbindung mit der Donau herstellen sollte. Von Prerau war übrigens auch eine Kanalverbindung über Pardubitz mit der Elbe gedacht. Bereits vor eineinhalb Jahren fanden im Berliner Reichsverkehrsministerium Besprechungen über den Ausbau der deutschen Oderstrecke oberhalb Cosels statt, führten aber zu keinem Ergebnis. Wie wir hören, ist jetzt der Plan tschechischerseits von neuem aufgenommen worden und soll mit aller Energie gefördert werden. Zunächst ist nur an die Kanalisierung der deutschen Oderstrecke gedacht, um das Mährisch-Ostrauer Kohlengebiet dem deutschen Markte näher zu bringen. Anscheinend fördert Polen, dessen Außenminister in Genf Besprechungen mit Dr. Benesch hatte, den Plan, der dem polnisch gewordenen Rybniker Kohlenrevier die Einrichtung eines polnischen Umschlagsplatzes gestatten würde. Der deutsch-oberschlesische Bergbau steht dem Projekt, das seine Wettbewerbsverhältnisse noch mehr verschlechtern würde, zum mindesten solange gegenüber, als nicht der Oder-Donaukanal ganz ausgebaut wird, der das oberschlesische Geschäft nach dem Balkan erleichtern würde.

Rhein-Main-Donau A.-G.: Beteiligung Bayerns und Thüringens. Der Geldbedarf für die Fortführung der von der Rhein-Main-Donau A.-G. begonnenen Bauten wird nach dem Bauplan für das Rechnungsjahr 1924 auf 12 Millionen Goldmark veranschlagt. Wenn dieser Bedarf unter den bisherigen Bedingungen gedeckt werden soll, so würden nach den Vereinbarungen mit den Banken ¾ von Privatkapital und ¼ von Reich und Staat aufzubringen sein. Nach den Anteilverhältnissen zwischen Reich und Bayern würden von diesen 3 Millionen Goldmark auf Bayern rund 1,1 Millionen Goldmark entfallen. Um die aus volkswirtschaftlichen Erwägungen dringend erforderliche ungestörte Durchführung der im Gange befindlichen Bauarbeiten auf jeden Fall sicherzustellen, ist vorgesehen, daß die beiden Großaktionäre Reich und Bayern vorerst in der Form von Zwischenkrediten der Gesellschaft die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen, bis es gelingt, Privatkapital für diesen Zweck aufzubringen. In Uebereinstimmung mit dem Vorgehen des Reiches, das im außerordentlichen Haushalt des Reichsverkehrsministeriums — Wasserstraßenabteilung — für seine Anteile 7,6 Millionen Goldmark und zwar 1,9 Millionen Goldmark für die Beteiligung an Darlehen und 5,7 Millionen Goldmark für Gewährung von Zwischenkrediten vorgesehen hat, soll Bayern der Gesellschaft bis zum Betrage von 3,3 Millionen GM. Zwischenkredite gewähren. Der Betrag wird jedoch, wenn es gelingen sollte, auf dem allgemeinen Geldmarkte weitere Summen auszubringen, nicht voll in Anspruch genommen werden. Im außerordentlichen Etat Bayerns wurden daher für die Uebernahme von Aktien und die Gewährung von Darlehen an die Rhein-Main-Donau A.-G. insgesamt 4,4 Millionen GM. ausgesetzt.

Mit der Beteiligung Thüringens an der Rhein-Main-Donau A.-G. befaßt sich eine Vorlage, die dem Landtag von Thüringen vor einiger Zeit zugegangen ist. Der auf Thüringen entfallende Anteil an der infolge der Geldentwertung im März 1923 notwendig gewordenen Erhöhung des Stammkapitals war von Bayern anstelle Thüringens einstweilen übernommen und eingezahlt worden, da der zweite Landtag von Thüringen die entsprechende Vorlage nicht mehr verabschiedet hatte. Nachdem nun für die Aufwertung des Aktienbetrages eine Grundlage dahin gefunden worden ist, daß die Stammaktien in der Goldmarkbilanz mit M. 1,— für je 1000,— zu bewerten sind, hat die Thüringische Regierung mit dem Bayerischen Staatsministerium vereinbart, daß die einstweilen auf Bayernanteil übernommenen M. 6000,— Stammaktien zum Betrage von GM. 6000,— auf Thüringen übertragen werden. Das Staatsministerium hat hierzu die Genehmigung des Landtages beantragt.

Donauumschlag- und Seehafenausnahmetarife. Wegen Einführung von Donauumschlagtarifen ist die I. u. H. K. zu Konstanz bei den zuständigen Stellen vorstellig geworden. Die R. B. D. Karlsruhe hat ihr zugestanden, ihre Wünsche bei den in Bälde beginnenden Verhandlungen zu vertreten. Weiterhin ist die Kammer für die Ermäßigung der Seehafentarife eingetreten. Hierauf erhielt sie von der R. B. D. Karlsruhe folgenden Bescheid: „Die am 18. 9. eingetretene Tarifermäßigung der allgemeinen Klassen und bestimmter Ausnahmetarife wurde auch auf einige Seehafentarife ausgedehnt. Eine weitere Ermäßigung der ohnedies schon äußerst niedrig gehaltenen Seehafentarife kann vorerst nicht in Aussicht gestellt werden."

Die Preßburger Tagung der Internationalen Donaukommission. Die Internationale Donaukommission eröffnete unter Vorsitz des deutschen Delegierten für Bayern und bevollmächtigten Ministers Seeliger am 5. November ihre XI. Generalversammlung, auf deren Tagesordnung das Budget des Hauptsekretariats, sowie verschiedene Schiffahrtsfragen standen, wie die Diskussion über die Schiffahrtsordnung, über die Schiffahrtspolizei, die Debatte über den Schiffahrtstransitvertrag und über verschiedene andere wichtige Fragen des Hafendienstes. Die Generaldebatte über die großen Ausgestaltungsarbeiten, die an der Donau vorgenommen werden sollen, gelangt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung.

100 Jahre Weserschiffahrts-Akte. Dem zu Anfang des 19. Jahrhunderts herrschenden Zustand, in dem die Weser für die zahlreichen kleinen Uferstaaten nicht ein Gegenstand der Fürsorge, sondern der Ausbeutung ohne Gegenleistung war — zwischen Münden und Bremen befanden sich allein 22 Zollerhebungsstellen — machte die am 10. September 1823 abgeschlossene Weser-Schiffahrts-Akte ein Ende, Preußen, Hannover, Kurhessen, Oldenburg, Braunschweig, Lippe und Bremen unterschrieben sie und beseitigten die bisherigen Berechtigungen und Begünstigungen, als deren Ablösung eine einheitliche Schiffahrtsabgabe, der Weserzoll, eingeführt wurde. Dieser betrug von Münden bis Bremen 315 preußische Pfennige für je 300 bremische Pfund (17,5 Reichsmark je Tonne oder 4,8 Pfennige je t/km) mit zahlreichen Ermäßigungen und wurde 1856 wegen des Wettbewerbs der Eisenbahn aufgehoben. Die Staaten übernahmen die Verpflichtung zur Beseitigung der Schiffahrtshindernisse und zum Ausbau des Fahrwassers.

(Die Weser, 1. August 1924).

Vom Mittellandkanal. Der Weiterbau des Mittelland-Kanals, der ohne Fortsetzung bis zur Elbe ein Torso bleibt, soll nunmehr nach 20jährigem Hin und Her von der Regierung tatkräftig durchgeführt werden. Es soll unter Führung des Vereins zur Förderung des Weser-Elbe-Kanals unter Beteiligung des Reichsverkehrsministeriums und der am Kanal interessierten Kreise eine Aktiengesellschaft zum Bau des Reststücks Hannover—Magdeburg gebildet werden. Um zu sparen, will man dabei die Elbüberbrückung des Kanals und eine der bei Magdeburg beabsichtigten Schleusen weglassen. Das notwendige Zuschußwasser soll eine Talsperre im Okertal des Oberharze liefern, die 35 Millionen cbm Wasser fassen und mit einem Kraftwerk verbunden werden soll, für das ein Ausgleichsweiher von 150000 cbm vorgesehen ist. Man hofft auf diese Weise den Kanal in 4—5 Jahren zu Ende zu bauen. Da anscheinend die mit der sächsischen Regie-

rung bei Entscheidung für die Südlinie getroffene Vereinbarung hierbei nicht gehalten werden soll, den Elster-Saale-Kanal nach Halle und Leipzig gleichzeitig zu bauen, sind die betroffenen sächsischen Kreise beim Reichsverkehrsministerium vorstellig geworden. Der Minister erklärte, daß die Frage der Finanzierung des Mittelland-Kanals noch nicht soweit geklärt sei, um hierüber endgültigen Bescheid erteilen zu können.

Hafenerweiterung in Oldenburg. Die Hafenerweiterung in Oldenburg, die durch den fortschreitenden Ausbau des Hunte-Ems-Kanals (Küstenkanals) notwendig geworden ist, soll jetzt in ihrem ersten Teil, dem Binnenhafen, ausgeführt werden. Oberhalb der Eisenbahnbrücke soll am Südufer der Hunte ein Schleppzug-Liegehafen mit einem eisernen Kajebollwerk von 125 m Länge und am Nordufer der Hunte ein solches von 400 m Länge auf Stadtkosten gebaut werden. Die Baukosten sollen sich auf 780 000 Mk. belaufen. Unterhalb der Eisenbahnbrücke soll dann später ein zweiter Hafen für den Seeverkehr gebaut werden. Die Stadt hat für den 1923 begonnenen, 1907—10 fortgesetzten Ausbau ihres Hafens bereits 1 043 000 Mk. aufgewendet, wofür sie einen Staatszuschuß von 404 000 Mk. erhielt und 86 000 Mk. auf die Huntekorrektion kamen.

Die schweizerisch-italienischen Binnenschiffahrtspläne. Die im September 1923 gegründete italienisch-schweizerische Kommission für die Förderung der Binnenschiffahrt zwischen beiden Ländern hat am 14. Oktober wiederum getagt und zwar in Lugano unter dem Präsidenten der schweizerischen Delegation, Ing. C. A. Bonzanigo aus Bellinzona. Die Kommission besteht aus je zehn Schweizern und Italienern. Sie nahm die Berichte der Vorsitzenden der beiden Delegationen und diejenigen der technischen und der wirtschaftlichen Kommission entgegen. Darauf folgte eine eingehende Besprechung der Lage, die sich auf dem Gebiete der italienisch-schweizerischen Binnenschiffahrt ergeben hat. Eine Verlangsamung des Tempos in den Verhandlungen wird durch die Schwierigkeit veranlaßt, die darin liegt, daß es sich nicht nur um die Schaffung einer Wasserstraße handelt, sondern daß zugleich auch Bewässerungsprojekte und die Regulierung der Seen (Luganersee und Lago Maggiore) behandelt werden müssen. Mit Nachdruck wurde auf die Bestrebungen anderer Staaten, wie Deutschland und Frankreich, hingewiesen, wo man durch Ausbau der Verkehrswege aus dem schweizerischen Wirtschaftsleben möglichst viel Nutzen ziehen möchte. Mit Rücksicht auf das große Interesse, das sowohl die Schweiz als auch Italien an einer Wasserstraßenverbindung vom Lago Maggiore nach dem ligurischen und adriatischen Meere haben, wurde folgende Resolution einstimmig angenommen.

„Das italienisch-schweizerische Komité für Binnenschiffahrt bestätigt seine feste Ueberzeugung, daß für die Schweiz und für Italien die Schaffung eines großen internationalen Verkehrsweges, teils zu Wasser, teils per Bahn, vom Rhein zum Vierwaldstätter See und vom Langensee über Mailand bezw. Turin zum adriatischen bezw. zum tyrrhenischen Meere von großer Bedeutung sei, beschließt, die Studien und die Propaganda lebhaft zu fördern, um eine rasche Durchführung des im September 1923 aufgestellten Programmes zu erreichen, drückt die Hoffnung aus, daß zu Gunsten der italienisch-schweizerischeen Binnenschiffahrt bald ebenso rege gearbeitet werde, wie für die Schiffahrtsverbindung der Schweiz mit den Häfen von Marseille und des Nordens, im Geiste des in letzter Zeit abgeschlossenen Schiedsgerichtsvertrages zwischen den beiden befreundeten Ländern."

Zum Schlusse der Tagung wurde von italienischer Seite der Wunsch geäußert, es möchte dem Schöpfer der schweizerischen Binnenschiffahrt, Herrn Nationalrat Dr. R. Gelpke, die volle Sympathie der Versammlung ausgesprochen werden, was die Versammlung auch beschloß.
(Schweizerische Wasserwirtschaft, 1924. Nr. 10. S. 199).

Baseler Schiffahrtsverkehr im Jahre 1924. Uns wird geschrieben: „Die diesjährige Schiffahrtsperiode kann für die Baseler Rheinhäfen nunmehr als abgeschlossen gelten. Einige wenige Kähne nur werden bei demdurch Regengüsse vorübergehend gehobenen Wasserstand noch befördert. Das Gesamtergebnis des Güterumschlags von April bis September 1924 betrug

im Bergverkehr	218 881 t
im Talverkehr	67 915 t
zusammen:	286 796 t.

Aus der unten folgenden Zusammenstellung über den Güterverkehr während der letzten 20 Jahre ist ersichtlich, daß die hochgespannten Erwartungen, die man in interessierten Kreisen nach Inbetriebnahme des neuen Baseler Rheinhafens Klein-Hüningen an die Entwicklung der Baseler Schiffahrt glaubte knüpfen zu dürfen — man rechnete gelegentlich mit einer Steigerung des Verkehrs bis auf jährlich eine Million Tonnen —, sich bisher noch nicht erfüllt haben, obwohl das Berichtsjahr sämtliche Vorjahre weit übertroffen hat.

Der Güterverkehr entwickelte sich wie folgt:

Baseler Rheinhäfen.

Jahr	Bergverkehr	Talverkehr	Gesamtverkeh
1905	2 028	1 121	3 149
1906	2 722	740	3 462
1907	2 750	1 084	3 834
1908	13 877	1 600	15 477
1909	35 634	5 185	40 819
1910	48 561	16 139	64 700
1911	27 654	8 080	35 734
1912	47 149	24 051	71 200
1913	62 376	34 227	96 653
1914	61 527	28 492	90 019
1915	—	—	—
1916	—	—	—
1917	24 544	8 559	33 103
1918	16 799	6 659	23 458
1919	37 410	1 651	39 061
1920	13 306	2 407	15 713
1921	733	337	1 070
1922	127 033	43 816	170 849
1923	25 664	14 165	39 829
1924	218 881	67 915	286 797

Von den auf dem Wasserwege nach Basel gebrachten Gütern sind rund 30 % für Basel, der Rest für die übrige Schweiz bestimmt gewesen. Die Statistik stellt sich darüber wie folgt:

1910	19 359	(40%)	29 202	(60%)
1911	12 946	(47%)	14 708	(53%)
1912	13 173	(28%)	33 976	(72%)
1913	23 243	(37%)	39 133	(67%)
1914	16 147	(26%)	45 380	(74%)
1917	5 995	(24%)	18 594	(76%)
1918	3 512	(21%)	13 287	(79%)
1919	3 870	(10%)	33 540	(90%)
1920	4 436	(33%)	8 892	(67%)
1921	—		733	(100%)
1922	44 375	(35%)	82 658	(65%)
1923	?		?	
1924		(ca. 20%)		(ca. 80%) Schätzung von Bundesrat Chuard bei der Subventionsdebatte).

Bücherschau.

Wasserstraßen-Jahrbuch 1924. 4 Jahrgang. Herausgeber Regierungsrat Dr. Zeitler, München, und Generaldirektor Dr. h. c.

Ott, Köln, in Verbindung mit dem Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin. In Halbleinen 6 Mark. Richard Pflaum Verlag A.G., München. — Bei der Herausgabe des Wasserstraßen-Jahrbuches 1924 wurde an dem bewährten Programm festgehalten, durch objektive, auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende Darstellungen das Verständnis für die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen zu vertiefen. Da die weitesten Kreise den Tagesfragen der Binnenschiffahrt ein starkes Interesse entgegenbringen, hat sich das Jahrbuch als eine unbedingte Notwendigkeit erwiesen. Wie bereits in dem Vorjahre wird auch dieses Mal der ganze Komplex des deutschen Wasserstraßennetzes in die Behandlung einbezogen, also Donau, Rhein, Weser, Elbe, Oder mit ihren verschiedenen, im Bau begriffenen oder projektierten Kanal-Verbindungen. Abhandlungen allgemeinen Charakters über Fragen der Binnenschiffahrt, der Binnenhäfen und der Flußschiffwerften schließen sich an und ergänzen die Spezialartikel. Ein reiches und bemerkenswert gutes Abbildungsmaterial trägt wesentlich zur Verdeutlichung der einzelnen Artikel bei. Der Anhang bringt das ausführliche Mitgliederverzeichnis des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und des Vereins der Flußschiffwerften. Das Buch dürfte in keiner behördlichen, technischen oder kaufmännischen Bibliothek fehlen.

Niederrheinische Schiffahrts- und Hafenfragen. Soeben ist im Rhein-Verlag in Duisburg Heft 4 der von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer herausgegebenen Schriftenreihe erschienen. Niederrheinische Schiffahrts- und Hafenfragen werden darin behandelt. (Es handelt sich hierbei um einen Vortrag, den der Zweite Syndikus der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Dr. Gentzsch vor kurzem vor einem geladenen Kreis von Pressevertretern gehalten hat.) In klarer, anschaulicher und überzeugender Weise werden die schweren Schäden und Kämpfe der Rheinschiffahrt während der letzten Jahre dargestellt. Wenn auch hauptsächlich diese Schrift den Niederrheinischen Schiffahrts- und Hafenfragen gewidmet ist und vor allem auch die Verhältnisse in dem Duisburg-Ruhrorter Hafen eine besonders eingehende Behandlung erfahren — es sei nur hier auf die Forderung nach einer Umwandlung der Duisburg-Ruhrorter Häfen in eine Aktiengesellschaft hingewiesen — so finden doch auch die allgemeinen Rheinschiffahrtsfragen Berücksichtigung, soweit sie mit der Niederrheinischen Schiffahrt, und sie sind es ja zum größten Teil, in enger Beziehung stehen. Darüber hinaus werden die großen Kanalprojekte besprochen, die, einmal verwirklicht, für die Niederrheinische Schiffahrt eine besondere Bedeutung erlangen werden. Die behandelten Fragen geben nicht nur ein Bild vom Wesen, der Bedeutung und von der Leidenszeit des Rheins, sondern zerstreuen auch die vielfach verbreitete Ansicht, als ob die Rheinschiffahrt bei all ihren Bestrebungen nicht deutsche, sondern ausländische Aufbauarbeit leiste. Die Schrift kann allen Schiffahrttreibenden und darüber hinaus jedem, der den Lebensinteressen des Rheins irgendwie nahesteht, aufs wärmste empfohlen werden.

Verzeichnis der für Rheinland und Westfalen zuständigen ausländischen Konsulate. Die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel hat im Jahre 1922 auf vielfachen Wunsch ein Verzeichnis der für Rheinland und Westfalen zuständigen ausländischen Konsulate herausgegeben. Daß ein tatsächliches Bedürfnis für diese Schrift vorlag, zeigte der rasche Absatz des Heftes, das schnell vergriffen war. Inzwischen sind die damals getroffenen Feststellungen durch den weiterhin starken Ausbau der Auslandsvertretungen naturgemäß überholt und ergänzungsbedürftig geworden. Die Kammer hat daher eine Neubearbeitung vorgenommen. Die Veröffentlichung dieser 2. Auflage wird in einigen Tagen erfolgen. Der Umfang des Heftes beträgt etwa 40 Seiten gegenüber 25 der ersten Auflage. An der äußeren Form ist gegenüber früher nichts geändert worden. Die Kosten stellen sich auf G.-M. 2.— das Stück ausschließlich Porto. Bei Bestellungen über 20 Stück tritt eine Ermäßigung von 10% ein. Bestellungen sind an die Geschäftsstelle der Kammer in Duisburg-Ruhrort zu richten.

Südwestdeutscher Entfernungsanzeiger. Aus Anregung aus den Interessentenkreisen gibt die Handelskammer für den Kreis Mannheim — Eisenbahnabteilung — einen von ersten Verkehrsfachleuten bearbeiteten Entfernungsanzeiger heraus, aus dem die kilometrischen Entfernungen von 26 Hauptknotenpunkten Südwestdeutschlands nach sämtlichen deutschen Stationen direkt und ohne Additionen abgelesen werden können. Die zwischen den Knotenpunkten gelegenen Orte vermögen an Hand einer beigefügten Kilometerkarte Südwestdeutschlands bezw. aus dem Entfernungsanzeiger selbst ihre Anstoßentfernung bis zum Knotenpunkt leicht festzustellen und sodann die Entfernungen ebenfalls direkt abzulesen. Für einwandfreie Frachtkalkulationen, zu denen gerade die Südwestecke Deutschlands heute notgedrungen verpflichtet ist, bietet das Buch eine vorzügliche Grundlage. Das Buch ist ca. 300 Seiten stark und enthält eine Kilometerkarte im Format von 70×100 cm. Um keine Verzögerung in der Belieferung eintreten zu lassen und der Nachfrage entsprechen zu können, empfiehlt es sich, Bestellungen schon jetzt einzureichen und diese direkt an die Eisenbahnabteilung der Handelskammer Mannheim zu senden.

Unsere Kohlen. Eine Einführung in die Geologie der Kohlen unter Berücksichtigung ihrer Gewinnung, Verwendung und wirtschaftlichen Bedeutung. Von Bergassessor Dr. Paul Kukuk, Privatdozent an der Universität Münster. 3. verbesserte Auflage. Mit 55 Abbildungen im Text und 3 Tafeln. (118 S.) klein Oktav (Aus Natur und Geisteswelt. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen Band 396.) Geb. Mk. 1.60. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1924 — Welche ausschlaggebende Bedeutung die Kohle für das Leben der Völker gewonnen hat, haben wir „am eigenen Leibe verspürt". Unser Wirtschaftsleben wird sie, auch wenn sie ihm nicht mehr fehlt, weiterhin entscheidend beeinflussen. So dürfte die soeben erschienene und auf den neuesten Stand gebrachte 3. Auflage des Bandes „Unsere Kohlen" der bekannten Sammlung Aus Natur und Geisteswelt eine gleichgünstige Aufnahme finden, wie die vorhergehenden Auflagen, denn sie gibt in knapper, aber umfassender durch zahlreiche Abbildungen veranschaulichter Darstellung Auskunft auf die vielfachen Fragen, die mit dem Begriff der Kohle verbunden sind. So werden zunächst, ausgehend von der Entstehung der Kohlengesteine, ihre Eigenschaften sowie die geologischen Verhältnisse der Kohlenbildung behandelt und über ihre Einteilung und ihr Vorkommen eine ausführliche Uebersicht gegeben. Daran schließt sich die Behandlung des Abbaues, ihrer Gewinnung und Veredelung wie ihrer vielseitigen technischen Verwertung. Auch die für die Kohlen in Betracht kommenden „Ersatzmittel" werden betrachtet. Zum Schluß folgen umfassende statistische Angaben über Erzeugung, Verbrauch, Preise usw. der letzten Jahre.

Firmennachrichten.

L. Heyden Schiffswerft und Maschinenfabrik Aktiengesellschaft Hamburg und Glückstadt. Am 5. November 1924 fand die General-Versammlung dieser Gesellschaft statt, in der zunächst die Regularien genehmigt und Aufsichtsrat und Vorstand Entlastung erteilt wurde. Der im Jahre 1923 erzielte Reingewinn von Bill. Mk. 2 474,60 wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Die vom Vorstand vorgelegte Goldmark-Eröffnungsbilanz per 1. Januar 1924 wurde ebenfalls genehmigt. Darnach wird das Kapital der Gesellschaft, das bei der Gründung am 1. Januar 1923 Mk. 11 Millionen betrug und im April 1923 um Mk. 9 Millionen erhöht wurde, auf Goldmark 125 000.— umgestellt, durch Zusammenlegung der Aktien im Verhältnis 160 : 1. Außerdem wurde entsprechend dem Antrage des Vorstandes beschlossen, das Grundkapital um Mk. 200 000.— durch Ausgabe von neuen Akten zu erhöhen.

Der satzungsgemäß ausscheidende Aufsichtsrat wurde durch Zurufen wieder gewählt und durch Neuwahl von Herrn Nebert i. Fa. Hahn & Nebert, Hamburg, ergänzt.

Sämtliche Beschlüsse erfolgten einstimmig.

Die Beschäftigung der Gesellschaft in den beiden Betrieben Hamburg und Glückstadt war gut. Es wurden im Jahre 1923 11 Neubauten zur Ablieferung gebracht, darunter 2 Schleppdampfer von je 180 PS sowie 6 Küsten- und Flußfahrzeuge für portug. Afrika. Hamburg war im übrigen in der Hauptsache mit laufenden Reparaturen von Hamburger Hafenfahrzeugen beschäftigt und Glückstadt hauptsächlich mit Rohölmotor-Einbauten in Küstenfahrzeugen.

Schiffswerft und Maschinenfabrik vorm. Janssen & Schmilinsky A.-G., Hamburg. In der Aufsichtsratssitzung ist beschlossen worden, der am 29. November stattfindenden außerordentlichen Generalversammlung die Zusammenlegung des Aktienkapitals von 60 Mill. auf 1,2 Mill. G.-M. vorzuschlagen. Außerdem soll die Ermächtigung zu einer Kapitalserhöhung durch Ausgabe von Vorzugsaktien, die den Aktionären angeboten werden sollen, beantragt werden.

Flettnerruder-Vertriebsgesellschaft für den Rhein m. b. H. in Köln. Die Firma hat von der Rin-Roer-Maatschappij in Rotterdam den Alleinvertrieb des Binnenschiffahrts-Flettner-Ruders für das gesamte Rheinstromgebiet einschl. Ems und Weser übernommen. Anfragen an die Firma sind zu richten an die Zweigniederlassung in Wesseling, Bezirk Köln, Hauptstraße 76. Geschäftsführer der Gesellschaft sind Herr Diplom-Ingenieur Julius Weiß-Köln und Herr Johann Otto Schürmann-Bonn Als Gesamtprokuristen zeichnen die Herren Ober-Ingenieur Richard Türk und Dr. rer. pol. Alfred Weyhenmeyer. Jeder von ihnen ist berechtigt, mit einem Geschäftsführer oder einem anderen Prokuristen zusammen die Firma zu zeichnen.

Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, Basel. Der bisherige Direktor Groschupf ist mit dem 30. November 1924 von der Geschäftsführung zurückgetreten. Diese wird nunmehr besorgt von den Herren Dir. Julius Ott, Nicolas Jaquet und Fritz Degen.

Compagnie Auxiliaire de Navigation d'Alsace-Lorraine. Unter dem Titel „Compagnie Auxiliaire de Navigation d'Alsace-Lorraine" ist in Nancy eine neue Schiffahrts Akt.-Ges. mit einem Kapital von

1,2 Millionen Francs gegründet worden. Der Zweck wird in den Statuten wie folgt festgesetzt: Schiffahrt im Osten Frankreichs und die Versorgung des Baseler Hafens mit Saarkohle, mit lothringischen und belgischen Kohlenprodukten und mit anderen für den Transport auf dem Wasserweg geeigneten Erzeugnissen. Die Gesellschaft hat eine Niederlassung im Straßburger Hafen und verfügt zunächst über 30 Kähne, die sich für die Kanalfahrt zwischen Straßburg und Basel eignen. Wie wir hören, sind an der neuen Gesellschaft nicht nur französische Rheinschiffahrts- und Industriegesellschaften beteiligt, sondern u. a auch schweizerische Industrie- und Handelskreise, ebenso die Neptun Transport- und Schiffahrts-A.-G., Basel.

...Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Berlin NW. 7, Herwartstr. 3a. — Verlag: „Rhein“ Verlagsgesellschaft m. b. H., ...rantw. für die Redaktion: Dr. Schleichert, Duisburg. — Druck: Niederrheinische Druckerei u. Verlagsanstalt G. m. b. H., Duisburg.